



Rapport annuel

Rapport annuel
Annual report 2002





Sommaire / Contents

- Le mot du Président/
Chairman's foreword
- Une stratégie au service d'une ambition/
A strategy for ambitious goals



8

Renforcer ses assises,
pour une entreprise
saine et stable
*Strengthening the foundations
of a stable, healthy company*

■ Les résultats 2002 confirment
la croissance et la rentabilité de Cofiroute
*Figures for 2002 confirm Cofiroute's
growth and profitability*

■ L'évolution du trafic
Evolutions in traffic

■ Une entreprise qui s'adapte
A company that knows how to adapt



S'engager pour les grands
enjeux de notre temps
*Committed to today's
major issues*

22

■ Cofiroute, l'aménageur des territoires
Cofiroute in regional development

■ Améliorer la satisfaction du client
Improving customer satisfaction

■ La sécurité des clients et
des personnels : une priorité
Staff and driver safety: a priority

■ L'environnement
The environment



48

Se préparer pour
les nouveaux défis
*Preparing for the new
challenges ahead*

■ Valoriser le savoir-faire
d'exploitant à l'international
Enhancing know-how at the international level

■ La recherche : vers une autoroute
intelligente et encore plus sûre
Research for safer, intelligent highways



Exercice 2002
Financial year 2002

58



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 2002/
BOARD OF DIRECTORS AT DECEMBER 31st, 2002

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

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

VINCI
Représentée par/*Represented by*
Antoine ZACHARIAS

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

Patrick FAURE

SNEL
Représentée par/*Represented by*
Jérôme TOLOT

SOGEPAR
Représentée par/*Represented by*
Bernard HUVELIN

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



DIRECTION GENERALE AU 12 MAI 2003/*EXECUTIVE MANAGEMENT AT MAY 12th, 2003*

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

Jean-Marc CHAROUD
Directeur Général Délégué chargé des Opérations
Chief Operating Officer

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

DIRECTIONS/*MANAGEMENT*

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

Gérard CHARPENTIER
Directeur du Développement
Executive Vice President, Business Development

Daniel GUY
Directeur Financier
Executive Vice President, Finance

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

Pierre DUPRAT
Directeur de la Communication
Executive Vice President, Communication

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 et Commercial
Executive Vice President, Marketing and Sales

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

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

COMMISSAIRES AUX COMPTES AU 31 DECEMBRE 2002/*AUDITORS AS AT DECEMBER 31st, 2002*

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*

Dans un contexte toujours marqué par de profondes évolutions du secteur autoroutier français et par l'intérêt que ses actionnaires attachent au marché des concessions autoroutières, Cofiroute a su poursuivre en 2002 son chemin de croissance en France, et confirmer son expertise à l'international, autour d'un maître-mot : le service à la clientèle. Pour répondre encore mieux aux attentes de celle-ci, Cofiroute a entrepris en 2002 une réforme de l'exploitation qui repose sur une plus grande autonomie et une plus grande responsabilité de ses collaborateurs. Cette réorganisation s'accompagne d'un programme ambitieux de formation et de gestion des compétences. Complémentairement, la démarche de certification qualité et d'amélioration continue – lancée également en 2002 – permet de mobiliser le savoir-faire et le professionnalisme de tous les salariés autour des valeurs fondamentales de l'entreprise : sécurité et service au client.

Soucieuse de tenir ses engagements dans le domaine de la construction de nouvelles sections autoroutières, Cofiroute a poursuivi en 2002 plusieurs chantiers interurbains : A85 en Loir-et-Cher, A28 en Indre-et-Loire. En Région Parisienne : le tunnelier de l'A86 à l'Ouest poursuit sa progression ; et le concept de « voies express sous la ville » proposé par Cofiroute affirme chaque jour un peu plus sa pertinence.

2002 fut aussi l'année de la concrétisation de plusieurs projets ambitieux à l'international, au premier rang desquels figure Toll Collect, défi technologique et signe annonciateur de mutations plus importantes encore. Cofiroute, seule ou

accompagnée de partenaires de haut niveau, consolide peu à peu sa position d'acteur de premier plan sur les appels d'offres internationaux.

Conséquence logique de cette politique, les résultats de Cofiroute sont en progression en 2002 : avec un chiffre d'affaires en augmentation de 6,25 % et un résultat net en croissance de 10,7 %, l'entreprise fait la preuve, une fois de plus, de son aptitude à maîtriser sa gestion et de sa capacité à mettre en œuvre une ingénierie financière efficace et inventive.

Mais au-delà de ce qui constitue le cœur de son activité, Cofiroute ne conçoit pas la réussite de son projet sans un engagement fort de l'entreprise pour soutenir des initiatives citoyennes, comme les actions en faveur de la sécurité routière avec la Ligue Contre la Violence Routière ou en faveur des personnes handicapées de l'hôpital Raymond Poincaré de Garches. En 2003, Cofiroute avec tous ses salariés saura mettre ses convictions, son savoir-faire, sa capacité d'innovation et son approche humaine de tous les sujets au service de son ambition : conforter ses positions d'opérateur de référence dans le domaine de la route et du transport.

Dario d'Annunzio
Président Directeur Général





In a context still marked by deep-rooted changes in the French motorway sector and by shareholders' interest in the motorway concession market, in 2002 Cofiroute continued its growth path in France and confirmed its international expertise around its core tenet: customer service.

In order to provide an even better response to customer expectations, in 2002 Cofiroute undertook reforms based on giving more autonomy and responsibility to its staff. This organisational restructuring has been backed up by an ambitious training and skills management programme. At the same time, an application for quality certification – also launched in 2002 – has mobilized the know-how and professionalism of all our staff around the company's basic values: security and customer service.

Anxious to respect its commitments in the construction of new motorway sections, in 2002 Cofiroute continued work on several inter-urban roads: the A85 in Loir-et-Cher and the A28 in Indre et Loire. In the Paris region: the tunnel boring machine under the A86 to the west is advancing steadily and Cofiroute's concept of an "expressway under the city" confirms its relevance a little more each day.

2002 was also the year when agreements were concluded for several ambitious international projects, led by Toll Collect, which is both a technological challenge and a sign of more advanced changes to come. Working individually or in partnership with its high-level counterparts, Cofiroute is gradually consolidating its position as a

major player in the field of international competitive tenders.

As a logical outcome of this policy, Cofiroute's profits increased in 2002: with a 6.25% increase in revenue and a 10.7% increase in profit, the company has once again shown its management ability and capacity to implement efficient and inventive financial control.

Cofiroute does not restrict its concept of successful projects to its core operations, however, but has a strong company commitment to support civil initiatives such as road safety with "La Ligue Contre la Violence Routière" (The Anti-Road Rage League) or to help disabled patients at Raymond Poincaré Hospital in Garches. In 2003, with the input of all its employees, Cofiroute will put its convictions, its know-how, its capacity to innovate and its human approach to achieve its ambition: to secure its position as one of the definitive names in road and transport operations.

Dario d'Annunzio
Chairman and Chief Executive Officer



Une stratégie au service d'une ambition

Cofiroute existe depuis 1970 et aujourd'hui encore, il s'agit de la seule société entièrement privée en France qui conçoit, finance, construit et exploite des infrastructures de transport dans le cadre de contrats de concession. Depuis sa création, Cofiroute a réalisé 896 km d'autoroutes dans le Centre-ouest de la France (A10, A11, A28, A71, A81, A85) et 200 km sont encore à construire, sans oublier le bouclage de l'autoroute A86 à l'ouest de Paris.

Dans un contexte marqué par la récente ouverture du capital de sociétés françaises concessionnaires d'autoroutes et par une tendance déjà plus ancienne à la concentration des grands opérateurs du secteur en Europe, Cofiroute est placée devant un triple défi.

D'une part, Cofiroute doit justifier plus que jamais la confiance que lui témoignent les représentants de la puissance publique, qu'il s'agisse de l'Etat qui lui a confié sa mission de service public ou des élus locaux des collectivités concernées par son réseau, partenaires quotidiens et irremplaçables de l'entreprise. Portée par la croissance soutenue du transport automobile, levier indispensable au développement de l'ouest de la France, Cofiroute poursuivra le développement d'un réseau de grande qualité, au service de l'aménagement des territoires, dans une logique de développement durable.

D'autre part, Cofiroute doit conforter la satisfaction de ses clients qui exigent aujourd'hui plus que la sécurité et le confort : un service complet pour voyager agréablement et efficacement. Animée par la volonté d'être encore plus aimable pour ses clients, Cofiroute a entrepris de réformer en profondeur son organisation. Cette démarche lui permettra de mieux répondre aux attentes, de développer de nouveaux services et d'inscrire l'ensemble de ces actions dans une démarche globale de qualité.

Enfin, Cofiroute doit poursuivre son développement à l'international, grâce à de nouveaux relais de croissance, notamment à travers ses filiales et participations majeures comme Cofiroute Global Mobility (qui exploite l'autoroute SR 91 aux Etats-Unis), Toll Collect (qui conçoit et exploitera le nouveau péage pour les poids lourds en Allemagne) et Crossing Ltd. (qui gère le franchissement de la Tamise à Dartford, le plus grand péage d'Europe en volume).

Soutenue depuis plus de trente ans par ses actionnaires, Cofiroute relève ces trois défis : son succès lui permettra de nouer des partenariats stratégiques avec de nouveaux acteurs et de disposer des atouts nécessaires pour consolider ses positions d'opérateur de référence dans le domaine des infrastructures routières, sur un marché de plus en plus ouvert, décentralisé et international.



A strategy for ambitious Goals

Cofiroute has been in existence since 1970, and today it is still the only completely private company in France which designs, finances, builds and operates transport infrastructure concessions. Since it was founded, Cofiroute has built 896 kms of motorways in central-west France (the A10, A11, A28, A71, A81, and A85), and plans to build another 200 kms, not forgetting the A86 motorway link to the west of Paris.

In a context marked by the recent opening of capital of French motorway concession operators and an earlier trend towards the concentration of the major operators in the sector in Europe, Cofiroute is faced with a triple challenge.

On the one hand, even more than before Cofiroute has to justify public sector confidence, whether to the government who granted it the concession or to the local elected representatives of towns affected by the highway network, with whom the company works in partnership on a daily basis. With the steady growth of car transport, which is an indispensable lever to the expansion of its network in the west of France, Cofiroute will continue to develop a high standard road network that promotes regional development and is in line with its policy of sustainable development.

On the other hand, Cofiroute has to satisfy the demands of today's customers whose expectations go beyond safety and comfort: they now expect an all-round service that makes road travel pleasant and efficient. In its desire to provide friendlier service to its customers, Cofiroute has undertaken radical organisational reform. This will allow it to provide better response to customer expectations, develop new services and adopt a quality approach in all that it does.

Finally, Cofiroute has to pursue development at the international level, through new outreach activities, in particular through its subsidiaries and participation in major consortiums, such as Cofiroute Global Mobility (which operates the SR91 highway in the United States), Toll Collect (which will design and operate the new toll system for heavy goods vehicles in Germany) and Le Crossing Ltd. (which manages the franchise for the Thames crossing at Dartford, Europe's biggest toll barrier in terms of volume).

Supported by its shareholders for more than thirty years, Cofiroute is ready to take up these challenges: its success makes it possible for Cofiroute to make strategic partnerships with new players and to have all the necessary means at its disposal to consolidate its position as one of the definitive operators in road infrastructure, in an increasingly open, decentralised, and international market.

Renforcer

Renforcer ses assises, pour
une entreprise saine et stable



Par une stratégie financière et managériale à la fois prudente et innovante, ainsi qu'une volonté constante d'améliorer la qualité des services, Cofiroute confirme en 2002 le renforcement de ses assises.



Les résultats 2002 confirment la croissance et la rentabilité de Cofiroute
Figures for 2002 confirm Cofiroute's growth and profitability



L'évolution du trafic
Evolution in traffic



Une entreprise qui s'adapte
A company that knows how to adapt

Strengthening the foundations of a stable, healthy company

Its prudent but innovative financial and management strategy, and unfailing determination to improve the quality of its services in 2002, are confirmation of Cofiroute's strengthening of its firm foundations.



Les résultats 2002 confirment la croissance et la rentabilité de Cofiroute

Une croissance du résultat due à une croissance de l'activité

Les résultats de l'année 2002 sont en progression par rapport à ceux de l'année dernière avec un chiffre d'affaires de 787,1 millions d'euros (741 millions d'euros en 2001) soit + 6,25 % et un résultat net de 215,8 millions d'euros (195,1 millions d'euros en 2001) soit une progression de plus de 10 %.

Ils confirment donc la tendance des cinq dernières années d'une progression régulière. Cette croissance est basée sur un développement de l'activité d'exploitant d'infrastructures et permet d'envisager des perspectives solides pour une croissance durable.

La croissance du résultat d'exploitation de 8,1 % ainsi que de l'EBE de 6,7 % (supérieure à celle du chiffre d'affaires) illustre les efforts d'efficacité opérationnelle réalisés au cours de l'exercice.

L'évolution des coûts d'exploitation a été inférieure à l'évolution de l'inflation malgré les développements actuels (élargissements, nouvelles sections ouvertes en 2001, projets en Allemagne, USA...).

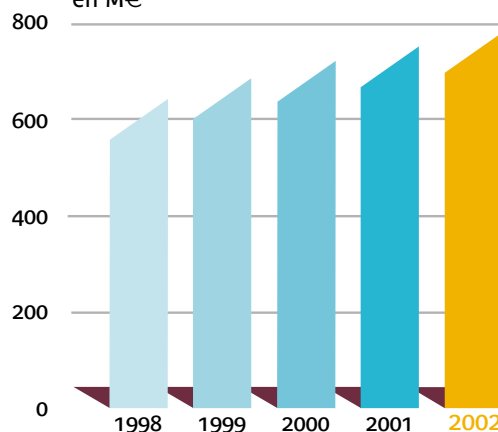
Une amélioration des performances grâce à une maîtrise des financements de l'entreprise

Malgré une progression continue de l'investissement, la croissance de l'endettement brut est maîtrisée. Grâce à l'autofinancement dégagé et à la bonne rentabilité de l'entreprise, l'endettement net est stable à 1 635,9 millions d'euros (1 684,7 millions d'euros en 2001) et le ratio endettement net/capitaux propres (gearing) à 160 % (184 % en 2001) est l'un des plus bas du secteur.

Chiffre d'affaires

Revenues

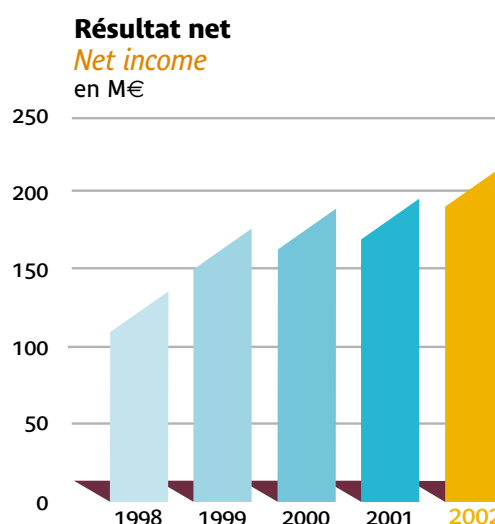
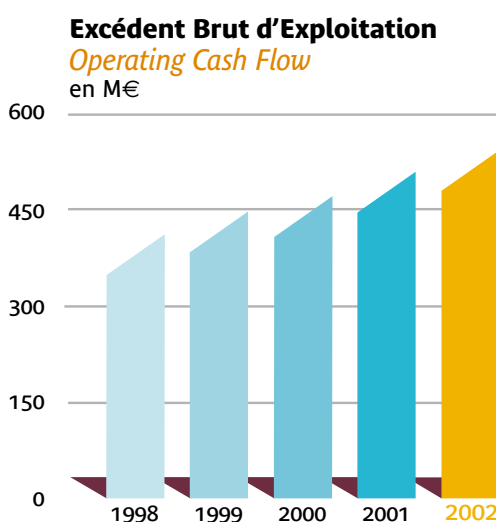
en M€



Par ailleurs, les grosses réparations programmées régulièrement, 25 millions d'euros en 2002, maintiennent l'outil de travail de Cofiroute dans un excellent état pour une exploitation de qualité du réseau.

D'une manière générale les capitaux propres, en croissance régulière soit 1 024,5 millions d'euros (914,8 millions d'euros en 2001), illustrent la capacité de la société à financer ses investissements importants. Cette tendance permet aussi à Cofiroute d'obtenir la confiance des marchés en vue de financer une part significative des investissements en cours et à venir.





Figures for 2002 confirm Cofiroute's growth and profitability

Growth in income due to growth in operations

Figures for 2002 are up by 6.25% over the preceding year, with a revenue of 787.1 million euros (741 million euros in 2001), and more than 10% increase in net profits of 215.8 million euros (195.1 million euros in 2001).

These figures confirm the steady trend in growth seen over the past five years. This growth can be attributed to developments in the company's highway operations, which provide good prospects for sustainable growth.

The 8.1% growth in operating income, along with the 6.7% increase in EBE (which was higher than the growth in revenue), illustrate the success of operational efficiency efforts during the financial year.

In spite of current developments (expansion, new sections opened in 2001, projects in Germany and the USA, etc.), the rise in operating costs was lower than the level of inflation.

Improved performance based on sound financial control

Although there was an increase in investments, the growth of gross debts has been halted. The release of funds and company profitability have succeeded in stabilizing net debts at 1,635.9 million euros (1,684.7 million euros in 2001), while the ratio of net debts/shareholder's equity (gearing) is one of the lowest in the sector at 160% (184% in 2001).

Elsewhere, the 25 million euros spent on on-going major repairs in 2002 have maintained the high standard of Cofiroute's infrastructure, to ensure the quality of network operations.

More generally, the regular growth in shareholder's equity, amounting to 1,024.5 million euros (914.8 million euros in 2001), shows that the company is in a position to finance its large investments. This trend also reinforces market confidence so that Cofiroute can obtain financing for a large part of its current and future investments.



Une ingénierie financière performante et créative

Cofiroute possède une longue expérience dans la capacité à organiser ses financements. Cette expertise acquise notamment lors de l'étude ou de la réalisation de projets à l'international a été encore vérifiée en 2002.

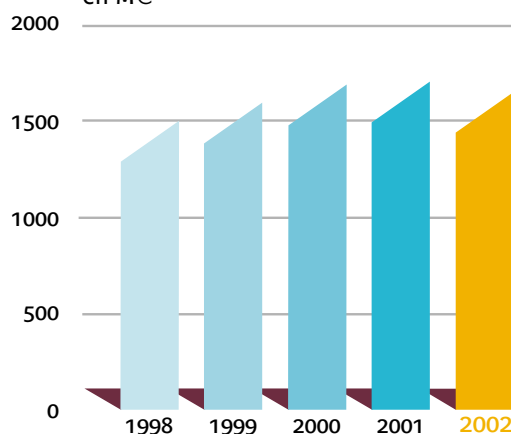
L'essentiel des nouveaux financements a été obtenu, cette année, auprès de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) qui au cours de cet exercice a accordé un financement supplémentaire de 200 millions d'euros.

Par ailleurs Cofiroute a continué de mener une gestion dynamique de sa dette par l'utilisation de swaps à hauteur de 30 % de son endettement. Cette expertise en matière de financement lui permet donc de réduire le taux moyen de sa dette à 5,87 %.

Par son expertise dans la qualité des services rendus à ses clients et par son expérience et sa maîtrise de l'innovation dans le métier de concessionnaire, tant au niveau financier qu'aux niveaux technique et technologique, Cofiroute possède une grande capacité à produire de la valeur ajoutée.

Endettement net

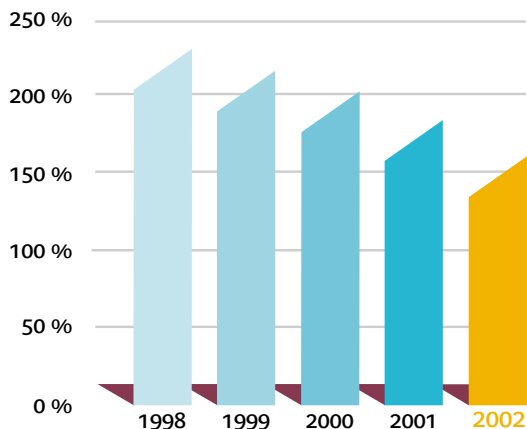
Net debts
en M€





Gearing

Gearing



Creative and effective financial operations

Cofiroute has long experience in running rigorous financial operations. This financial expertise, acquired in the preparation and implementation of international projects in particular, was confirmed once again in 2002.

This year, most of the new financing came from the European Investment Bank (EIB) which provided additional funds of 200 million euros.

Cofiroute also continued its dynamic debt management with swaps amounting to 30% of its debts. Its expertise in the area of finance has made it possible for Cofiroute to reduce the average rate of its debts to 5.87%.

Cofiroute's expertise in providing high standards of customer services, combined with its experience and know-how as an innovator in operating a highway concession – not only at the financial level but also at the technical and technological levels – have given it the broad capacity to provide value added.



Evolution du trafic

Une croissance du trafic...

Au cours de l'année 2002, la circulation totale (nombre de km parcourus) a augmenté de 3,1 % sur le réseau Cofiroute. Ce résultat est la conséquence de l'augmentation du trafic, mais aussi de l'ouverture de deux nouvelles sections au cours de l'année 2001 (Alençon Nord-Maresché le 22 juin 2001 et Villefranche-Theillay le 25 octobre 2001).

Sur le réseau « stable » (base 842 km), c'est-à-dire sans tenir compte des modifications de longueur de réseau dues aux ouvertures récentes, l'année 2002 a connu une croissance de 2,2 % de l'IK (Intensité Kilométrique moyenne journalière).

Cette croissance provient en majorité des véhicules légers (+2,7 %) alors que l'évolution du trafic poids lourds n'est pas significative.

... inégalement répartie

La croissance du trafic en 2002 a été contrastée, notamment au début de l'année : certains mois connaissent une croissance de l'ordre de 10 % (mars et mai) et d'autres subissent une décroissance du trafic (avril et juin), pour des raisons notamment calendaires (répartition des week-ends et des vacances...).

Cette croissance est par ailleurs relativement contrastée par grandes sections, variant de 1,0 % (section Saint-Jean-de-Linières / la Clarté sur la portion Angers-Nantes de l'A11) à 20,7 % (section Ecommoy / Maresché sur l'A28).



Barrière de péage de Monnaie (Tours)
Toll barrier at Monnaie (Tours)

L'enquête menée en 2002 à la barrière de péage de Tours Nord révèle que la section concernée possède surtout une fonction de desserte locale et ne représente pour 22 % des utilisateurs, qu'une fonction de transit. L'analyse de ce type d'informations a un impact sur la régulation et le balisage aux abords de la zone.

The survey carried out in 2002 at the Tours Nord toll barrier showed that the section concerned was mainly used by local traffic, and that only 22% of drivers were passing through in transit to somewhere else. Analysis of this kind of information has implications for traffic control and road signs in the surrounding area.



Chiffres clés 2002

Key figures 2002

- **7 millions** de clients
dont **110 000** cartes et badges
- **100 millions** de transactions réalisées
- **273 450** : nombre moyen
de transactions par jour
- **29 066** : intensité kilométrique
moyenne journalière (IK)
- **7 million** customers, including
110,000 with cards and badges
- **100 million** transactions
- **273,450**: average number of daily
transactions
- **29,066**: average daily kilometre
intensity (KI)

On the "stable" network (842 kms), i.e. not counting network extension due to the recent opening of new sections of highway, growth in 2002 was 2.2% of KI (average daily kilometre intensity).

This growth can be mainly attributed to an increase in light vehicles (+2.7%), whereas the rate of growth of heavy goods vehicles was insignificant.

... unevenly distributed

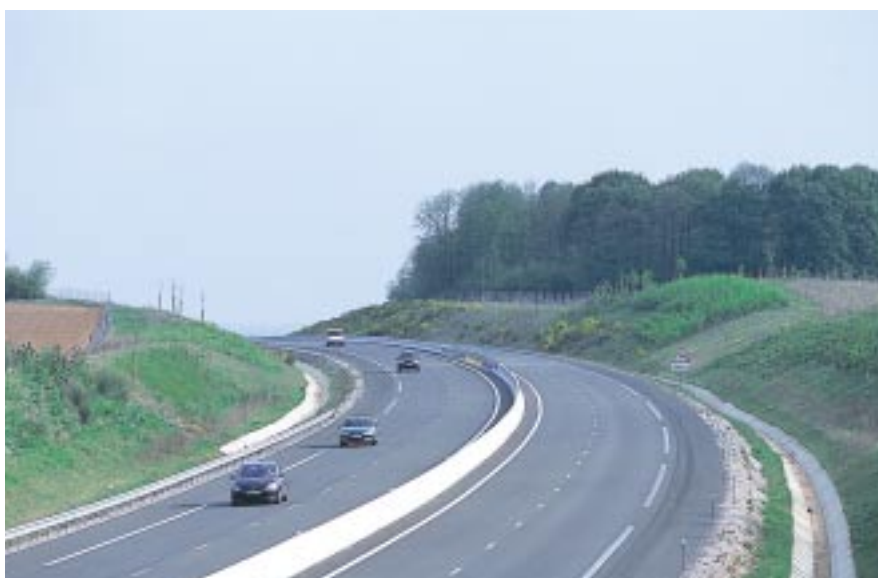
Traffic growth in 2002 was uneven, especially at the beginning of the year: in some months (March and May) the increase was as high as 10%, while in others (April and June) traffic decreased, mainly because of the dates of public and school holidays (long week-ends and half-term holidays).

There were also considerable differences in growth from one section of the highway to another, varying from 1.0% (on the Saint-Jean-de-Linières/la Clarté section of the Angers-Nantes part of the A11) to 20.7% (on the Ecommoy/Maresché section of the A28).

Evolutions in traffic

Traffic growth...

In 2002, there was a 3.1% rise in overall traffic (number of kilometres travelled) on the Cofiroute network. This growth is partly due to increased traffic on the network, but also to the opening of two new sections in 2001 (Alençon Nord-Maresché on 22nd June 2001 and Villefranche-Theillay on 25th October 2001).



Des niveaux de trafic loin du seuil de saturation

Les niveaux de trafic enregistrés sur le réseau Cofiroute sont encore peu élevés par rapport aux capacités disponibles et peuvent croître de manière importante sans nécessiter d'investissement complémentaire.

69 % du réseau Cofiroute connaît en effet un trafic inférieur à 65 % de la capacité. Cette situation très favorable au développement à moyen et long terme du trafic sur le réseau Cofiroute se traduit pour les clients par un niveau de service élevé, même sur les sections les plus fréquentées.

Les tarifs

Les tarifs ont augmenté de 1,9 % pour la classe C1 le 4 mars 2002. Parallèlement, les tarifs des poids lourds ont augmenté de 4,3 %.

Anticiper et comprendre les comportements pour plus de fluidité

Pour améliorer en permanence les conditions de circulation de ses clients actuels et futurs, en interurbain et en urbain, Cofiroute développe des techniques de modélisation, de prévision et de régulation du trafic toujours plus performantes. En outre, Cofiroute réalise de nombreuses enquêtes (satisfaction, trade off, ...) auprès des clients, qui lui permettent d'adapter ses offres commerciales et de dimensionner le réseau pour une meilleure fluidité.

Par ailleurs, Cofiroute, en partenariat avec l'INRETS, poursuit le développement de nouvelles techniques de prévision en site urbain prenant en compte la possibilité de report horaire de certains déplacements.

La combinaison de ces techniques permet à Cofiroute de proposer des abonnements (Liberté, Proximité, Tranquillité) répondant aux différents besoins de la clientèle.



Cofiroute met au point des outils pour mesurer, connaître et réduire les temps d'attente dans les voies de péage.

Cofiroute is perfecting methods to measure waiting time at toll lanes and is using this information to reduce it.



Modélisation des flux sur A86

Cofiroute développe des modèles de simulation de déplacement des véhicules afin de mieux comprendre les comportements des automobilistes en période de pointe, principalement en zone urbaine.

Modelling of traffic flows on the A86

Cofiroute is developing simulations of vehicle movements for a better understanding of behaviour during periods of heavy traffic, mainly in urban areas.



Traffic density far from saturation point

Traffic density on the Cofiroute network is still fairly low in comparison to available capacity, and considerable growth could be sustained without the need for any additional investment.

On 69% of the Cofiroute network traffic density is lower than 65% of total capacity. This gives a very favourable outlook to the network's medium- and long-term traffic development prospects, and provides customers with a very high standard of service, even on the busiest sections.

Toll tariffs

Tariffs increased by 1.9% for class C1 on 4th March 2002. At the same time, tariffs for heavy goods vehicles increased by 4.3%.

Forecasting and understanding behaviour for smoother flowing traffic

With the goal of improving city and inter-city traffic conditions for its present and future customers, Cofiroute is continually developing ever more effective techniques for modelling, forecasting and controlling traffic.

Cofiroute also carries out many customer surveys (satisfaction, trade-off, etc.), which help it adapt its services and improve the flow of traffic throughout the network. In partnership with INRETS (the French National Institute for Transport and Safety Research), Cofiroute is also continuing to develop forecasting techniques in urban conglomerations taking account of the possibility of postponing the time of certain journeys.

The combination of these techniques makes it possible for Cofiroute to provide subscription options (Liberté, Proximité, Tranquillité) that respond to different client needs.



Une entreprise qui s'adapte

Pour évoluer dans un contexte en mutation, de plus en plus concurrentiel notamment à l'international et pour répondre aux attentes de ses clients avec un trafic en augmentation, Cofiroute adapte l'organisation et la structure de l'entreprise aux nouvelles exigences du marché. Le changement initié en 2000 s'est poursuivi en 2002 avec la mise en place, notamment, d'une nouvelle organisation de l'exploitation.

Le personnel : acteur du développement de l'entreprise

Une nouvelle organisation de l'exploitation

En préparation depuis plusieurs années, la nouvelle organisation de l'exploitation a été effective à partir du mois de juin 2002 et a concerné les cadres et les agents de maîtrise, soit plus de 320 personnes. Cette réforme repose sur une plus grande responsabilisation des hommes et des femmes de Cofiroute par la décentralisation et la délégation des missions ; elle s'appuie sur le principe de la séparation entre les fonctions opérationnelles (sécurité, péage, viabilité et entretien, information) et les fonctions support pour une meilleure transparence et pour plus d'efficacité ; en développant notamment la solidarité opérationnelle, la réforme renforce l'affirmation des cœurs de métiers de Cofiroute : le service au client et la gestion du patrimoine autoroutier. « Ce renforcement de l'autonomie de la maîtrise opérationnelle permet une plus grande complémentarité des différentes fonctions tout en augmentant le professionnalisme du personnel. Elle favorise, en outre, les perspectives de progression au sein de l'entreprise et est conçue pour accompagner de manière efficace les évolutions des centres, des secteurs et donc de l'entreprise » Jean-François Bourdeau, Directeur des Ressources Humaines.

La formation collective : une priorité en 2002

Un vaste programme de formation collective a accompagné le changement d'organisation et a concerné dans une première phase 240 agents de maîtrise. Une seconde étape centrée sur les métiers de production a concerné 200 personnes. La troisième phase se déroulera en 2003 et sera consacrée à la gestion au quotidien et à la fonction de management des hommes. Le déploiement des actions de formation repose sur un réseau d'acteurs composé



Expérimentation sur le secteur Sologne Val-de-Loire du partage des compétences, avec la pause des receveurs assurée par les agents routiers conjointement à leur mission de surveillance du réseau.

Experiments on task-sharing held on the Sologne Val-de-Loire sector, with highway network surveillance staff standing in for collectors during their break.

de la Direction des Ressources Humaines, des correspondants au sein des secteurs et des formateurs internes (au nombre de 40).

Ainsi, Cofiroute a engagé en 2002 une action de formation à la sécurité spécialement destinée aux receveurs qui sont amenés, du fait de la nouvelle organisation, à se déplacer de plus en plus. L'ensemble des agents routiers a suivi une formation sur les règles de signalisation temporaire.

Parallèlement, la mise en service du progiciel INSER, en février 2002, a permis de professionnaliser encore la gestion de la formation. Cofiroute se dote ainsi d'un nouvel outil qui permet de répondre de manière plus efficace et plus réactive aux besoins. Il permet en outre, une gestion budgétaire et fiscale plus pointue.

La complémentarité de ce nouvel outil avec l'efficacité des méthodes de formation renforce la qualité des services rendus aux clients.



A company that knows how to adapt

In order to evolve in an ever-changing and increasingly competitive sector, particularly at the international level, and to respond to customer expectations in relation to traffic growth, Cofiroute is adapting its organisational methods and structure to meet new market demands. Changes that were begun in 2000 continued in 2002, notably with the introduction of new operational procedures.

The role of staff in company development

New operational procedures

After several years of preparation, in June 2002 new operational procedures were introduced for executives and supervisors, affecting more than 320 staff.

The new system is based on giving Cofiroute staff more responsibility by decentralising and delegating tasks: operational functions (security, toll booths, maintenance and servicing, and information) have been separated from support functions to increase transparency and efficiency; with their particular focus on the development of operational solidarity, these reforms reinforce Cofiroute's core areas of expertise: customer service and highway management.

"Giving operational staff more autonomy makes different jobs more complementary, while also raising the professional standards of staff in general. It also favours promotion prospects within the company, and has been conceived as part of an effective evolution process in the different centres, sectors and hence the company as a whole." Jean-François Bourdeau, Executive Vice President, Human Resources.

Training courses: a priority in 2002

An extensive training programme was organised in conjunction with the changes in organisation, with the first phase targeting 240 supervisors. The second stage involved 200 staff on the production side. The third stage will take place in 2003 and will focus on daily management procedures and staff management.

*Les professionnels
au service du client.
Serving customers
professionally.*



La gestion des compétences

Mise en place depuis plusieurs années, la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC) a été dynamisée au cours de l'année 2002. Véritable outil de gestion du potentiel humain de l'entreprise, la démarche a été consolidée par la réalisation de supports communs dans les différentes directions et la mise en place de plans d'actions à moyen et long terme.

Les actions de 2002 ont porté sur l'inventaire et l'analyse de l'existant et sur la sensibilisation des cadres à l'expression de leurs souhaits en matière d'évolution dans l'entreprise. Elles permettent également l'identification des compétences dont Cofiroute a besoin pour son développement international.

L'entreprise communicante

Pour accompagner son évolution, Cofiroute a engagé, dès l'année 2000, les deux premières étapes de la démarche « entreprise communicante » dont l'objectif est d'augmenter la productivité en activant la synergie entre l'organisation et l'utilisation des outils bureautiques. Elle met en œuvre des moyens informatiques très performants, favorise les échanges entre les personnes et le travail en groupe.

La première étape réservée à la maîtrise individuelle des outils bureautiques (évaluation individuelle, adaptation aux objectifs d'entreprise, évaluation du niveau atteint) fait appel à l'autoformation. La méthode appelée « e-learning », conduit à l'obtention d'un passeport de compétences informatiques européen, le PCIE.

Cette amélioration des performances individuelles basée sur le volontariat a rencontré un vrai succès. Tous les salariés de l'entreprise ont progressé et en 2002, 130 personnes ont pratiqué le « e-learning ». L'adaptation à Windows XP s'est bien passée, courant 2002, compte tenu de la sensibilisation préalable du personnel à la pratique du « e-learning ». La troisième et dernière étape de la démarche « entreprise communicante » qui fait appel au travail en groupe peut ainsi être lancée en 2003.



Lancement de la certification ISO 9001

Cofiroute a adopté, au cours de l'année 2002, le référentiel ISO 9001 pour son management de la qualité. Cette décision relève de la volonté de Cofiroute de s'adapter en permanence, notamment au moment même où les nouvelles spécifications de la norme ISO 9001 sont en adéquation avec les objectifs fixés par l'entreprise.

« Au cours de l'année, Cofiroute a ainsi cerné le périmètre de la démarche qui porte sur les processus mis en œuvre dans l'exploitation du péage, la sécurité des clients et les supports à la production. Après la définition du périmètre, fin 2002, Cofiroute a identifié les différents outils et méthodes utilisés pour maîtriser la qualité des prestations. L'objectif global de la démarche vise à améliorer la satisfaction des clients et a également pour ambition de conforter les offres de Cofiroute pour son développement. » Edouard Fischer, chef du Département Qualité.

La démarche est portée par l'ensemble de l'entreprise et associée de nombreux opérationnels à la définition et à l'évolution du système qualité. Cofiroute vise l'obtention d'une certification par un organisme indépendant courant 2003.



Training courses are conducted by a network that includes Human Resource managers, correspondents from the different sectors and 40 internal trainers. In 2002, Cofiroute organised specially targeted safety training for toll collectors who are required to be increasingly mobile under the new organisational procedures. All of the highway patrol staff received training on the rules applying to temporary road signs. At the same time, in February 2002 the INSER software package was introduced to manage the training programme. This new software gives Cofiroute the means to respond more effectively and to react to needs as they arise. It also provides more precise budgetary and fiscal management. This new tool complements effective staff training to improve the standard of services to customers.

Managing staff skills

The management of advance planning of jobs and skills (GPEC), which was introduced a few years back, was intensified in 2002. This valuable human resource tool was used to set up support systems in the different departments and define medium and long-term action plans. Activities in 2002 centred on taking stock of and analysing current staff skills and job descriptions, and on raising managers' awareness of staff advancement aspirations within the company. It is also useful in identifying the skills Cofiroute needs in extending its international operations.

Company communications

As part of its on-going reforms, in 2002 Cofiroute launched the first two stages of its "company communications" strategy, with the goal of increasing productivity by introducing new computer systems for company organisation. These highly effective computer systems facilitate personal contact and promote team work. The first stage was devoted to individual computer literacy (individual evaluation, adapting to company goals, evaluation of level attained), using a self-training package. This e-learning method leads to obtaining a PCIE (a computer literacy certificate). This voluntary option to increase individual computer literacy met with a considerable degree of success, as progress was made by all members of staff, and 130 staff members signed up for e-learning in 2002. The switch to Windows XP also went smoothly during 2002, as staff had advance knowledge of the e-learning concept.

The third and final stage of "company communications" dealing with team work can therefore be launched in 2003.

The launch of ISO 9001 certification

In 2002, Cofiroute adopted ISO 9001 certification as its quality control reference. This decision is a product of Cofiroute's determination to continue to adapt, particularly at a time when the new ISO 9001 specifications are in line with company goals.

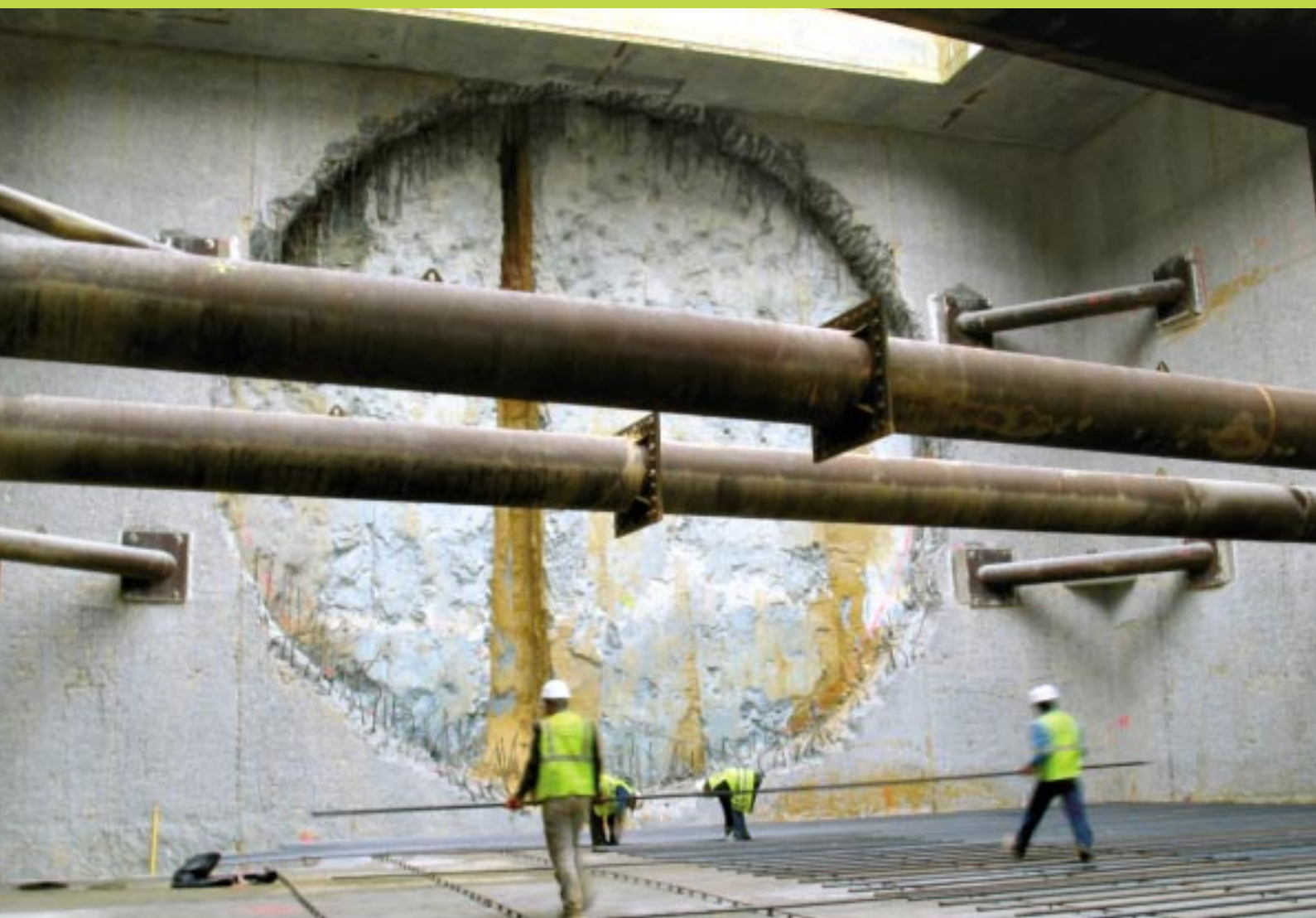
"Throughout the year, Cofiroute has been defining application requirements in relation to internal procedures for toll operation, customer safety and staff performance management. After completing its definition of these areas at the end of 2002, Cofiroute identified the different tools and methods used to provide a high standard of service. The global aim of ISO certification is to increase customer satisfaction as well as to reinforce Cofiroute's development plans." Edouard Fisher, Quality Control Manager

The procedures concern the entire company and a large number of employees are involved in defining and setting up the quality control system. Cofiroute aims to obtain certification by an independent organisation in the course of 2003.



S'engager

S'engager pour les grands enjeux de notre temps



A travers son rôle d'aménageur des territoires, Cofiroute est investie de plusieurs missions : relier des régions et des hommes, satisfaire aux exigences de sécurité et de confort de ceux qui empruntent et qui font les autoroutes, favoriser le développement économique et la découverte des sites, mettre en valeur un patrimoine et respecter l'environnement.



L'aménageur des territoires
Regional development



Améliorer la satisfaction
du client
*Improving customer
satisfaction*



La sécurité des clients
et des personnels :
une priorité
*Staff and driver safety:
a priority*



L'environnement
The environment

Committed to today's major issues

Cofiroute's role in regional development covers a range of goals: linking regions and people, ensuring high standards of safety and convenience for those who drive and work on the highways, opening up regions through economic development and providing access to places of interest, pointing out national heritage landmarks and respecting the environment.



Cofiroute, l'aménageur des territoires

Afin de concilier les besoins des hommes et la préservation des équilibres écologiques, sociaux et économiques, Cofiroute s'est engagée aux côtés de l'Etat et des collectivités locales dans une politique d'aménagement concerté, qui s'inscrit dans la durée.

Un réseau jeune, fluide au maillage fin

Cofiroute œuvre en faveur de l'aménagement des territoires, du dynamisme régional, du tourisme et de la mobilité des biens et des personnes.

Ainsi, Cofiroute possède dans son réseau la plus forte proportion d'autoroutes dites « d'aménagement du territoire » à faible trafic et destinées à désenclaver certaines régions pour favoriser leur développement (17 % du réseau connaît un trafic inférieur à 7 000 véhicules par jour). Le financement, la construction et l'exploitation de ces autoroutes font partie de la mission de service public de l'entreprise.

En 2002, les travaux réalisés ont représenté un investissement de 300 millions d'euros correspondant au rythme annuel des investissements depuis 1996. La croissance du linéaire de voies en service est de

25 % sur 7 ans et fait de Cofiroute l'un des aménageurs les plus dynamiques du territoire français.

Grâce à ces investissements, l'ouest de la France dispose aujourd'hui d'un réseau au maillage très fin.

Les extensions du réseau

A85 Angers-Langeais

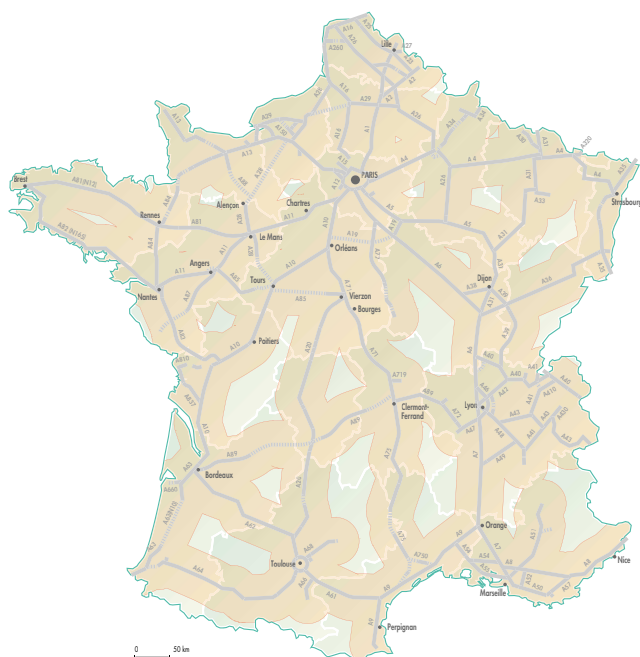
Les acquisitions foncières, le déboisement et les investigations archéologiques ont été achevés au second semestre 2002 pour la construction du contournement Nord de Langeais. A la demande de l'Etat, Cofiroute produira, courant 2003, un dossier d'évaluation spécifique en matière d'habitats naturels sensibles.

A85 Tours-Vierzon

Sur la section Villefranche-sur-Cher/Saint-Romain-sur-Cher, les travaux engagés depuis septembre 2000 se poursuivent en vue d'une mise en service fin 2003. Sur la section Esvres-Saint-Romain-sur-Cher, il a été procédé à des acquisitions de bâtis sur les communes de Mareuil-sur-Cher en Loir-et-Cher et Esvres-sur-Indre en Indre-et-Loire, ainsi que de vignes en Loir-et-Cher afin de favoriser la replantation du vignoble conformément aux vœux de la profession. Par ailleurs, Cofiroute a poursuivi le préfinancement d'acquisitions de terres par les SAFER pour la constitution de réserves foncières destinées à compenser l'emprise autoroutière incluse dans les périmètres remembrés.

Le contournement Nord d'Angers

Le 10 octobre 2002, le Comité d'Evaluation de la Sécurité dans les Tunnels Routiers a délivré un avis favorable sur la conception du projet. Les travaux préparatoires de déviations de réseaux, les investigations archéologiques et les procédures foncières se poursuivent.



Le maillage fin du réseau Cofiroute :

Illustration des parties du territoire situées à moins de 35 km de l'autoroute

Cofiroute's finely-meshed network:

Illustration of parts of the country situated less than 35 kms from a motorway



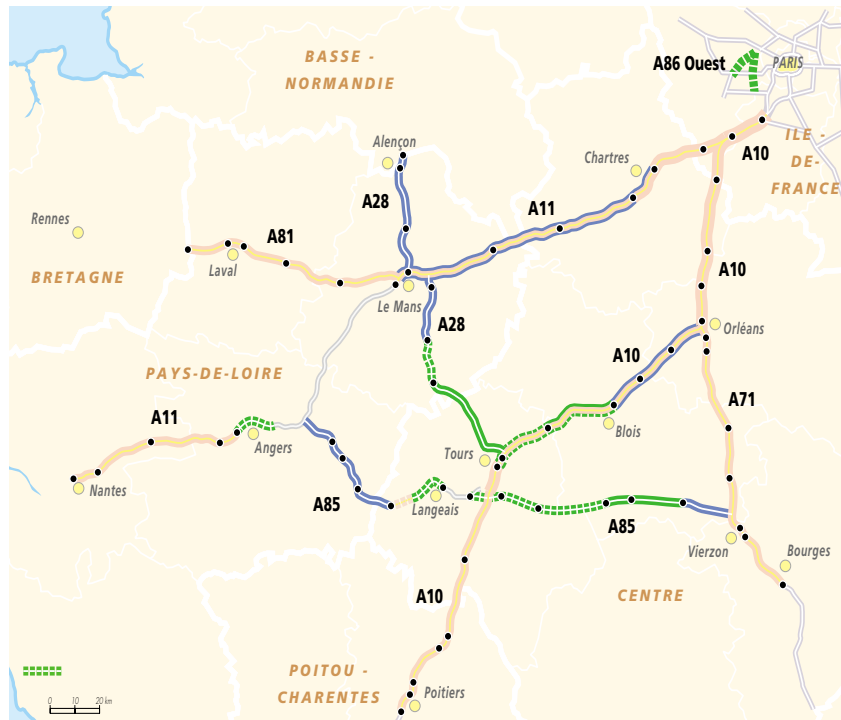
Les investissements sur le réseau depuis 1995

- 236 km de sections nouvelles lancées dont 160 km mis en service.
- 317 km de voies d'élargissement créées (soit environ 158 km d'autoroutes élargie de 2 à 3 voies).

Investments in the network since 1995

- 236 kms of new sections undertaken, 160 kms of which are already operating
- 317 kms of lanes widening completed (about 158 kms of motorway widened from 2 to 3 lanes)

-  Réseau au 1^{er} janvier 1995
Network at January 1st 1995
-  Élargissements mis en service après le 1^{er} janvier 1995
Road widening after January 1st 1995
-  Élargissements en travaux
Road widening under construction
-  Élargissements en projet
Planned road widening
-  Sections nouvelles mises en service après le 1^{er} janvier 1995
New sections opened after January 1st 1995
-  Sections nouvelles en travaux
New sections under construction
-  Sections nouvelles en projet
Planned new sections



Cofiroute in regional development

In order to reconcile human needs with the preservation of the ecological, social and economic balance, Cofiroute works alongside the government and the local authorities in a concerted and sustainable development policy.

A finely-meshed, smooth-flowing network of new highways

Cofiroute works towards promoting dynamic regional development, tourism, and the mobility of goods and people. Cofiroute's network includes the highest proportion of so-called "regional development" highways with low-density traffic, which aim to increase access to certain isolated regions, thus fostering their development (17% of the network's roads have traffic volumes of less than 7,000 vehicles per day). The construction, financing and operation of these highways form an integral part of the company's commitment to public service.

In 2002, 300 million euros were invested in these roads, reflecting a continuation of the rate of annual investment since 1996.

The growth rate for new lanes is 25% over 7 years, which makes Cofiroute one of the most dynamic regional developers in France. Thanks to these investments, the west of France is now equipped with a finely-meshed highway network.

Extending the network

A85 Angers-Langeais

During the second half of 2002, the acquisition of land, tree clearing and archaeological surveys were completed for construction to begin on the north Langeais bypass. At the request of the government, Cofiroute will submit a specific study on sensitive natural habitats during the course of 2003.

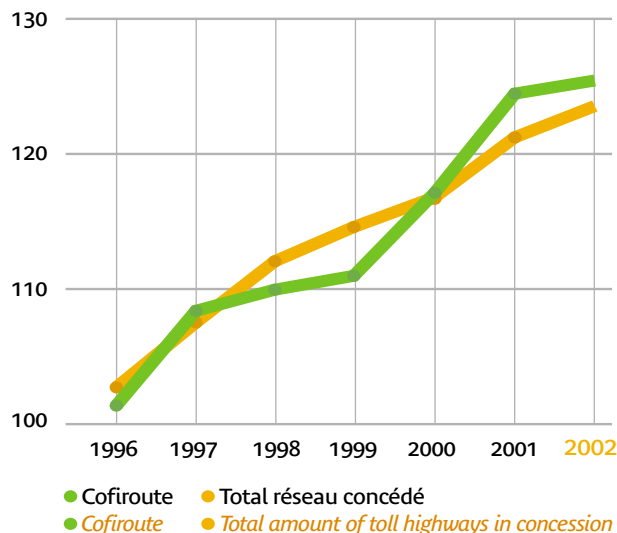


Evolution du linéaire de voies

Evolution of lane concessions

Indice 100 au 31 décembre 1995

Indicator 100 at 31st december 1995



● Cofiroute ● Total réseau concédé
● Cofiroute ● Total amount of toll highways in concession

A28 Le Mans-Tours

Sur la section Tours-Montabon, les arrêtés « loi sur l'eau » ont été pris le 4 juillet 2002. La cérémonie de lancement des travaux a eu lieu le 30 novembre 2002 en présence de Monsieur François Fillon, Ministre des Affaires Sociales, du Travail et de la Solidarité, Vice-Président du Conseil Régional des Pays de la Loire et de nombreux élus de la Sarthe et de l'Indre-et-Loire. La reprise de ce chantier revêt un caractère particulier puisque la découverte au sud d'Ecommoy, du scarabée *Osmoderma Eremita*, ou pique prune, avait interrompu les travaux du fait de la protection de l'espèce par la convention de Berne. De longues études portant sur l'impact de l'autoroute et des remembrements sur l'habitat de l'espèce protégée ont alors été engagées.

Mi-2002, l'examen de ces études et des mesures compensatoires proposées a permis de conclure à l'absence d'impact significatif et les travaux ont pu démarrer début octobre pour les 42 premiers kilomètres à partir de Tours. La mise en service de cette section est prévue en 2006.

En ce qui concerne la section Ecommoy-Montabon, les procédures préalables au lancement des travaux ont été relancées (enquêtes parcellaires et enquêtes « loi sur l'eau ») à la suite de la réunion, le 12 juillet 2002, du comité de suivi des études et des travaux de l'A28.

L'intégration dans le paysage : respecter et révéler l'identité des territoires

Depuis 1995, Cofiroute fait appel à l'architecte paysagiste Bernard Lassus pour mettre en œuvre une politique d'aménagement paysager qui réponde aux attentes culturelles et sociales des riverains et des élus.

Afin de s'intégrer pleinement dans un environnement, de manière concertée et pour mettre en valeur les territoires, Cofiroute définit avec les populations les « vitrines » faisant valoir les éléments remarquables du paysage.

Comprendre les territoires traversés, les mettre en valeur et les prolonger jusqu'au bord de l'autoroute, favoriser une conduite apaisée, tels sont les principes qui guident les projets. Par ailleurs, Cofiroute s'engage à consacrer 0,5 % du montant des travaux à la mise en valeur des espaces traversés dans le cadre de la politique du « 1 % paysage et développement » en partenariat avec les collectivités locales.





A85 Tours-Vierzon

On the Villefranche-sur-Cher/Saint-Romain-sur-Cher section, work that began in September 2000 is proceeding, with a view to opening the section at the end of 2003. On the Esvres-Saint-Romain-sur-Cher section, properties were bought in Mareuil-sur-Cher, a town in Loir et Cher, and in Esvres-sur-Indre, a town in Indre et Loir; vineyards were bought in Loir et Cher so that they can be replanted in conformity with the wishes of the vineyard growers. In addition, Cofiroute continued the pre-financing of land acquisition by the Sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural (SAFER) to build up property reserves to compensate for the land purchased to build the highway.

The North Angers bypass

On 10th October 2002, the Comité d'Evaluation de la Sécurité dans les Tunnels Routiers (The Evaluation Committee for Safety in Road Tunnels) gave its approval to the project. Preparatory work on network diversions, archaeological surveys and property acquisitions are proceeding.

A28 Le Mans-Tours

On the Tours-Montabon section, the decrees on "water laws" were passed on 4th July 2002. The inauguration ceremony for work to begin was held on 30th November 2002, in the presence of Mr. François Fillon, Minister of Social Affairs, Labour and Solidarity, the Vice-President of the Loire Regional Council, and many elected representatives from Sarthe and Indre-et-Loire.

The resumption of work on this site is particularly noteworthy as the discovery of the *Osmoderma Eremita* hermit beetle to the south of Ecommoy had interrupted work on the highway as the species is protected by the Berne Convention. Detailed studies were then made of the impact that the highway and land reallocation would have on the habitat of a protected species.

In the middle of 2002, based on the analysis of these studies and of the compensation measures proposed, it was concluded that there would be no significant impact, and at the beginning of October work was allowed to resume on the first 42 kilometres, starting in Tours. This section is scheduled to come into service in 2006.

As for the Ecommoy-Montabon section, preliminary procedures to begin work were relaunched (land surveys and "water law" surveys) following the meeting of the Follow-up Committee of work on the A28, held on 12th July 2002.

Blending into the landscape: conserving and highlighting regional identity

Since 1995, Cofiroute has been working with landscape architect Bernard Lassus to implement a landscape development policy which meets the cultural and social expectations of local people and elected representatives.

In a concerted effort to blend fully into the landscape and show regions to their advantage, Cofiroute consults with local people to identify "windows" that highlight the countryside's special features.

The principles behind these projects are to understand the countryside and raise driver appreciation of the region they are crossing by bringing it right to the edge of the highway, and to encourage more relaxed driving. Within the framework of the policy of 1% "landscape and development", Cofiroute has made a commitment to devote 0.5% of construction costs to showing the countryside to its best advantage in partnership with the local authorities.

André Broto

Directeur de la Construction
Executive Vice President, Construction



Pour réussir l'intégration d'un projet dans son ensemble, nous pensons que le dialogue, l'écoute et la compréhension mutuelle sont primordiaux. Cette concertation s'établit entre les riverains, les élus, les associations de défense, le monde agricole et Cofiroute. Nous souhaitons pouvoir faire valoir l'idée que le projet autoroutier, même s'il le modifie, doit embellir le paysage, apporter une source de développement économique, créer des liens entre les différentes régions desservies par le réseau. Le remembrement favorisé par Cofiroute et qui fait partie intégrante d'un projet, permet ainsi la restructuration des parcelles agricoles pour une meilleure gestion des exploitations et une meilleure insertion dans le paysage.

Réconcilier l'autoroute avec les territoires et valoriser les régions avec un aménagement foncier intelligent et utile, telle est notre ambition.

The successful integration of a project into the surrounding area requires dialogue, openness and mutual understanding. Local people, elected representatives, environment protection associations, the farming community and Cofiroute are involved in these vital discussions. We hope to make them see that the highway project, even though it changes the landscape also enhances it, that it is a source of economic development, and that it creates links between the different regions joined by the network. As an integral part of the project, Cofiroute's proposals for land reallocation enable agricultural land to be reorganised for better management and to blend more seamlessly into the landscape. Our ambition is to harmonize the highway with the countryside and bring benefits to regions through useful and intelligent property development."

A86, poursuite du chantier

Le bouclage en souterrain de la partie ouest de l'A86 qui facilitera, à terme, les déplacements entre Rueil-Malmaison et Versailles en détournant une partie de la circulation du cœur des villes, se poursuit. La construction du tunnel Est 1, qui relie Rueil-Malmaison à l'échangeur de l'A13, en constitue la première phase.

Avancement des travaux

Le creusement du tunnel Est 1 commencé fin 2000, depuis Rueil-Malmaison en direction de l'échangeur A13 (Vaucresson/Le Chesnay) a atteint 3,4 km fin 2002. Le chantier avait été interrompu pendant plus de deux mois à la suite d'un incendie survenu le 5 mars à bord du train chargé de l'approvisionnement

du tunnelier. L'incendie a pu être rapidement maîtrisé, les 19 ouvriers bloqués au bout du tunnel ont pu être secourus grâce à :

- la qualité des procédures,
- l'efficacité des sapeurs pompiers,
- la pratique des exercices avec les services de secours et SOCATOP (maître d'œuvre et entrepreneur).

La bonne gestion de cet incident conforte Cofiroute dans son approche de la sécurité tant au niveau de l'exploitation que de la conception de ses ouvrages. En effet dès la conception, le tunnel de l'A86 intègre les critères les plus exigeants de sécurité qui en font un ouvrage différent des autres.

En surface les différents travaux de génie civil déjà engagés pour la construction des unités de ventilation, des accès de secours et les travaux préparatoires sur les sites des échangeurs se sont bien poursuivis. Par ailleurs, l'aboutissement de processus liés à la mise en œuvre de la circulaire



Quelques chiffres

Figures

- Ⓢ Tunnel Est 1 (Rueil-Malmaison/A13) : **4,5 km.**
Tunnel Est 2 (A13 / Pont Colbert-Versailles) : **5,5 km.**
- Ⓢ **20 à 90** mètres de profondeur.
- Ⓢ **50 000** voitures par jour.
- Ⓢ Diamètre intérieur : **10,40 m.**
- Ⓢ East 1 tunnel (Rueil-Malmaison/A13): **4.5 kms.**
East 2 tunnel (A13/Pont Colbert-Versailles) : **5.5 kms.**
- Ⓢ **20 to 90** metres deep.
- Ⓢ **50,000** cars per day.
- Ⓢ Inside diameter: **10.40 metres.**

sur la sécurité des tunnels (25 Août 2000), devrait permettre la poursuite des travaux des échangeurs de Rueil-Malmaison et de l'A13, courant 2003.

Un soin tout particulier est apporté aux installations de chantiers visibles en surface sur le plan esthétique et pour minimiser les éventuelles nuisances : construction de murs de protection ou aménagement de buttes de terre...

Une nouvelle ligne architecturale

Cofiroute a fait appel à l'un des architectes du Stade de France, Michel Regembal, afin de définir une nouvelle ligne favorisant l'intégration de l'ouvrage dans son environnement extérieur, et pour rendre la conduite plus paisible et plus sûre par l'aménagement intérieur. A cet égard, les propositions de l'architecte s'appuient sur les résultats du programme de recherche en sciences sociales réalisé en 2000 par Cofiroute.



Quelques détails techniques

A few technical details

- ② Pas de poids lourds.
- ② Circulation à sens unique sur deux niveaux.
- ② Des trappes d'extraction de fumée tous les **400 m**.
- ② Des refuges équipés d'escalier d'évacuation tous les **200 m**.
- ② Le tunnelier : **200** mètres de long, **2 500** tonnes, **6 à 7** mois pour le démonter, le transporter et le remonter.
- ② No heavy goods vehicles.
- ② One way traffic on two levels.
- ② A smoke extractor every **400** metres.
- ② Emergency exits with stairs every **200** metres.
- ② The tunnel boring machine is **200** metres long, weighs **2,500** tonnes, and takes **6 to 7** months to dismantle, transport, and re-assemble.

Work continues on the A86

Work is continuing on the underground section of the western part of the A86 which will ultimately ease traffic between Rueil-Malmaison and Versailles by bypassing town centres. The first phase of the project is the construction of the East 1 tunnel, linking Rueil-Malmaison to the A13 interchange.

Work in progress

Digging of the East 1 tunnel from Rueil-Malmaison in the direction of the A13 interchange (Vaucresson/Le Chesnay), which began at the end of 2000, had reached 3.4 kilometres by the end of 2002. Work was interrupted for more than

two months after a fire broke out on 5th March on a tunneller supply train. The fire was quickly brought under control and the 19 workmen trapped at the end of the tunnel were rescued thanks to:

- effective procedures,
- the efficiency of the fire-fighters,
- the fire drills which had been carried out by the emergency services and SOCATOP (project manager and contractor).

The efficient handling of this incident confirms Cofiroute's confidence in its safety measures both at the operational level and at the planning stage of its projects. From the outset, the A86 tunnel has been subject to the strictest safety criteria, which makes it a project apart.

Above ground the various civil engineering projects for the construction of ventilation units, emergency exits and the preparatory work at interchange sites have gone well. In addition, the completion of procedures connected to the implementation of the circular on security in tunnels (25 August 2000) should make it possible for work to continue on the Rueil-Malmaison interchanges on the A13 during 2003. Particular care has been taken with construction site installations visible above ground to minimize unsightliness: building protective walls, landscaping embankments, etc.

New architectural concept

Cofiroute has brought in Michel Regembal, one of the architects of the Stade de France, to come up with a new concept to blend the project into the outside environment on the one hand, and to design an interior that is conducive to safer and more relaxing driving, on the other. In this respect, the architect based his proposals on the results of a social science research programme carried out by Cofiroute in 2000.



Financement et instruction du projet

Dans le cadre du prêt de 200 millions d'euros accordé à Cofiroute pour la réalisation de l'A86 à l'Ouest par la Banque Européenne d'Investissement (BEI) une première tranche de 25 millions a été mise à disposition dès le 25 janvier 2002.

A cette occasion Monsieur Francis Mayer, Vice-Président de la BEI, a effectué une visite du chantier sous la conduite de Monsieur Dario d'Annunzio.

Le Conseil d'Etat, par sa décision du 29 Avril 2002, a validé les modalités d'attribution de la concession de l'A86 à Cofiroute et a également rejeté une demande d'expertise relative à la sécurité des tunnels. Cette décision fait suite à deux recours déposés début 2000 et fin 2001 par des villes et associations de l'Ouest parisien.

Par ailleurs, l'application de la nouvelle circulaire (25 Août 2000) sur la sécurité des tunnels, qui a notamment pour effet de modifier les études relatives aux avant-projets d'ouvrage d'art, implique la validation du dossier de sécurité par un plus grand nombre d'experts. Dans ce cadre, Cofiroute a obtenu, en octobre 2002, l'avis favorable du Comité d'Evaluation de la Sécurité dans les Tunnels Routiers. En outre, pour respecter

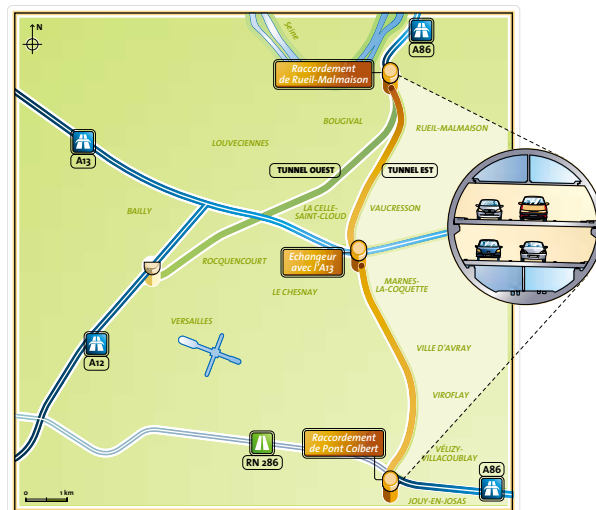
Opinion favorable des riverains à l'égard du projet

Local people in favour of the project

Un nouveau sondage a été réalisé en décembre 2002 afin de mesurer l'évolution de l'opinion des habitants de l'Ouest parisien auprès des 14 communes riveraines du projet et de 20 communes périphériques, à l'identique du sondage de juin 2000.

Parmi les évolutions positives observées, l'étude a montré notamment que les 14 communes directement concernées par la réalisation des futurs tunnels sont favorables à 89 % au projet soit une progression de 8 points en deux ans.

In December 2002, a new poll was held to measure how opinions had evolved among residents to the West of Paris in the 14 localities bordering the project and another 20 localities in the vicinity, asking exactly the same questions as the June 2000 poll. Among the positive trends observed, the study showed in particular that the 14 localities directly affected by the future tunnel are 89% in favour of the project, equivalent to an 8 point increase in two years.



les nouvelles spécifications techniques, Cofiroute construit de nouveaux escaliers de secours espacés de 200 m.

Communication et concertation : toujours plus proches

Cofiroute poursuit sa démarche de communication auprès de l'ensemble des cibles concernées par le projet : riverains, élus, relais d'opinion, associations. L'exposition permanente « l'A86 à l'Ouest, l'expo », inaugurée en mai 2001 dans l'enceinte du chantier de Rueil-Malmaison a accueilli près de 13 000 visiteurs en 2002. Cette opération a été soutenue par une grande campagne de promotion autour du concept « le tunnel, avant de le prendre, venez le comprendre ». Pour renforcer son dispositif de communication de proximité et pour aller toujours plus à la rencontre des riverains, Cofiroute a lancé, le 30 Mai 2002, une exposition multimédia itinérante. Un bus, appelé « le lien A86 » s'est installé au cœur des villes concernées par les chantiers liés à la construction du tunnel. 5 000 visiteurs ont déjà pu s'informer sur les caractéristiques générales du projet et ont pu poser leurs questions à l'équipe de Cofiroute sur place.

Par ailleurs, un nouveau journal a été publié, destiné aux habitants et aux élus des communes riveraines de l'ouvrage. Tiré à 230 000 exemplaires, il fait le point sur l'état d'avancement des chantiers, les actions d'information et la concertation locale. Cofiroute a organisé près de 70 réunions de concertation avec les élus locaux et les associations dans le cadre de sa démarche d'engagement de services, lancée en 2000.



Project financing and directives

Within the framework of the 200 million euros loan granted to Cofiroute for the construction of the western branch of the A86 by the European Investment Bank (EIB), a first instalment of 25 million was made available from 25th January 2002. To mark this occasion, Mr. Francis Meyer, Vice-President of the EIB visited the worksite with Mr. Dario d'Annunzio.

By its decision of 29th April 2002, the Council of State approved the details granting the A86 concession to Cofiroute. It also rejected a demand for an expert study of the tunnel's safety. This decision was in response to two appeals submitted at the beginning of 2000 and the end of 2001 by the towns and local resident associations in the western suburbs of Paris.

Furthermore, the application of the new circular (25th August 2000) on tunnel safety, which makes changes to the preliminary studies for tunnel structure projects, requires that all safety measures be approved by a larger number of experts. Within this framework, in October 2002, Cofiroute obtained a favourable response from the Comité

d'Evaluation de la Sécurité dans les Tunnels Routiers (The Evaluation Committee for Safety in Road Tunnels). In addition, in conformity with new technical specifications, Cofiroute will double the number of emergency exit staircases.

Closer communication and consultation

Cofiroute continued its consultation process with local people, elected representatives, opinion pollsters, and associations affected by the project. The permanent exhibition "A86 West side, the exhibit", inaugurated in May 2001 at the Rueil-Malmaison work site, welcomed almost 13,000 visitors in 2002. This initiative was given considerable backing by an advertising campaign based on the slogan "Check out the tunnel before you take it".

To strengthen communication at the local level and meet more local people, on 30th May 2002 Cofiroute launched a travelling multimedia exhibition. A bus, called "the A86 link" was parked in nearby town centres affected by the tunnel construction. 5,000 visitors have already been able to find out more about the project in general and put their questions to the Cofiroute team on board the bus. In addition, a new newspaper was sent to residents and elected representatives. With a print-run of 230,000, it provides an update of building progress, information activities, and local consultations. Cofiroute has held almost 100 consultation meetings with local elected representatives and associations in the framework of the commitments undertaken in 2000.





Améliorer la satisfaction du client

Pour améliorer la qualité et la diversité des services rendus aux automobilistes, Cofiroute innove en permanence. Précurseur des offres annexes aux prestations inhérentes au métier de concessionnaire autoroutier, Cofiroute cherche à proposer des formules adaptées à chaque segment de sa clientèle, à mener des campagnes d'information bien ciblées vis-à-vis du public et à rendre la vie sur l'autoroute plus agréable et plus sûre par l'organisation de nombreuses animations tout au long de l'année.

Cofiroute, qui s'attache à rendre le trafic toujours plus fluide, mène en permanence des campagnes d'entretien et d'élargissement des voies sur son réseau.

Faciliter l'autoroute, diversifier les types d'abonnements et les services

Libert-t : l'abonnement confort

Lancé depuis 2 ans, le système de télépéage Libert-t, qui permet de circuler sur l'ensemble du réseau autoroutier français en toute liberté, séduit un nombre croissant d'automobilistes. Près de 25 000 badges ont été commercialisés en 2002, portant à près de 50 000 le nombre de badges gérés par Cofiroute ; en progression constante, la part du nombre de transactions Libert-t s'établit à 10 % du total.

Tout au long de l'année 2002, Cofiroute a intensifié ses efforts de commercialisation de l'abonnement Libert-t en facilitant le repérage et l'accès à ses 13 Espaces Clients et en menant une campagne de communication intensive.

Sur l'A28, un Espace Clients temporaire a été ouvert à la gare d'Auvours au mois de juillet.

Des opérations promotionnelles ont également été organisées, en liaison avec Fidéliroute (le programme de fidélisation de Cofiroute et SAPN, auxquelles sont associées ASF et SAPRR), et avec Maximiles, le principal programme de fidélisation sur internet.

Cofiroute a également cherché à aller vers ses clients, en dehors de l'autoroute, pour leur faciliter la démarche d'abonnement : Foire d'Orléans, salon Vitre-on-line, partenariat avec Carrefour...



Pour rendre le service Libert-t encore plus performant, un programme important d'investissements de voies dédiées au télépéage, a été lancé dans toutes les gares.

Ainsi, dès juin 2002, une voie canalisée de plusieurs centaines de mètres réservée à Libert-t a été mise en place en sortie à la barrière de Saint-Arnoult. Elle permet de garantir l'accès rapide au télépéage même les jours où la plate-forme est très chargée.



Improving customer satisfaction

Cofiroute is constantly looking for new ways to improve the quality and range of services it provides to drivers. As one of the first highway operators to provide additional services over and above what could be expected from a highway operator, Cofiroute strives to offer formulas to suit each sector of its clientele, to keep the public informed through well-targeted campaigns, and to make life on the highway safer and more pleasant through the many activities it holds throughout the year.

As part of its on-going efforts to ensure the smooth flow of traffic, Cofiroute carries out regular maintenance and road-widening work on its highway network.

A more accessible highway, with a choice of subscriptions and services

Libert-t: the easy option

Launched two years ago, the electronic toll system, which gives unrestricted access to the entire French highway network, has attracted a growing number of drivers. Nearly 25,000 badges were sold in 2002, bring the total number of badges managed by Cofiroute to 50,000; the share of Libert-t transactions has reached 10% and is still growing.

Throughout 2002, Cofiroute stepped up its sales efforts of Libert-t subscriptions by making its 13 "Espaces Clients" centres easier to recognise and access, in conjunction with an intensive advertising campaign.

On the A28, a temporary "Espace clients" was opened at the Auvours toll plaza during the month of July. Promotion efforts were also organised in partnership with Fidéliroute (Cofiroute and SAPN's customer loyalty programme, in which

ASF and SAPRR also take part), and with Maximiles, the main customer loyalty programme on the Web.

Cofiroute has also taken a proactive approach to meet prospective customers outside the highway network and make it easy for them to subscribe: Foire d'Orléans, Salon Vitré-on-line, partnership with Carrefour, etc.

To make Libert-t badges work even better, a large investment programme was launched to allow drivers to use it at all electronic tolls.

Thus, in June 2002, a several hundred metres Libert-t lane was opened at the Saint-Arnoult toll plaza to guarantee rapid access to the network even on days when traffic is heavy at the toll plaza.

New subscriptions: packages and prices to suit everyone

It is Cofiroute's aim to provide subscription packages to suit a wide variety of customers. With this goal in mind, it decided to conceive and introduce different types of subscriptions to suit different categories of clientele.



Les nouveaux abonnements : des formules adaptées, des coûts attractifs

Cofiroute cherche à adapter ses offres à la diversité de ses clients. Dans cet objectif elle a décidé de concevoir et mettre en place différents types d'abonnements correspondant à ses différentes typologies de clientèles :

En septembre 2002 a été lancée la formule « Mobilité » ; elle remplace l'ancienne formule d'abonnement « Domicile / Travail » et permet d'obtenir jusqu'à 40 % de réduction sur le coût du trajet habituel. Fin 2002, Cofiroute comptait déjà 1500 abonnés à « Mobilité ».

Entre mai 2002 et la fin de l'année, la formule « Tranquillité », destinée aux clients effectuant régulièrement le même trajet de week-end, a été expérimentée auprès de plus de 300 personnes. Elle permet de bénéficier de réductions croissantes pouvant atteindre 30 % selon la fréquence de déplacement. Cette expérience s'est révélée très positive : elle a permis de développer l'utilisation de l'autoroute le week-end par des clients qui se sont montrés très satisfaits. La formule sera généralisée avant l'été 2003.

Par ailleurs Cofiroute souhaite développer des formules d'abonnement en partenariat avec les collectivités locales, du même type que « Transloire », actuellement en place avec la Communauté d'Agglomération d'Orléans. Il s'agit par là de favoriser l'amélioration des conditions de circulation sur les voiries des collectivités en incitant les automobilistes à utiliser l'autoroute lorsque celle-ci est une alternative pertinente à la traversée d'une agglomération.

Cofiroute a mené en 2002 des discussions actives avec plusieurs collectivités potentiellement intéressées et les poursuivra en 2003 pour parvenir à des réalisations concrètes.

Multiplier les services et les actions d'information

Un « point-dépannage » carburant

Ouvert en juin 2002, le point-carburant de Maresché, sur l'A28 est un service proposé par Cofiroute à ses clients face à l'absence de station-service sur cette section d'autoroute à faible trafic.

L'automobiliste intéressé paye le montant de carburant qu'il souhaite acheter au moment où il acquitte son péage et peut alors se servir directement à la pompe.

Favoriser la sécurité pour le covoiturage

En 2002, Cofiroute en partenariat avec les acteurs économiques locaux poursuit avec succès l'exploitation d'un parking à la gare de péage de Blois, pour répondre aux besoins des automobilistes de la région qui pratiquent régulièrement le covoiturage et pour améliorer leur sécurité aux abords de la gare.



Le trafic en temps réel

En juin 2002 une nouvelle rubrique très utile a été ouverte sur le site Cofiroute.fr. « Trafic temps réel » permet en effet aux internautes de visualiser d'un simple coup d'œil et en temps réel l'état du trafic sur l'ensemble du réseau Cofiroute, de façon claire et efficace grâce à un code couleurs. Les informations sont mises à jour toutes les six minutes. Cette rubrique vient compléter une offre déjà riche et largement utilisée, avec les flashes d'Autoroute FM, les webcams, les prévisions de trafic ou de travaux, etc.



*Point carburant de Maresché sur l'A28.
Fuel stop at Maresché on the A28.*

Extending services and information activities

A fuel "fill-up stop"

Opened in June 2002, the Maresché fuel-stop on the A28 is a customer service to compensate for the absence of a filling station on this low density section of the highway. Drivers who wish to use the service pay at the toll plaza for the amount of fuel they wish to purchase, then serve themselves at the pump.

Making car pooling safer

In 2002, in partnership with local companies, Cofiroute continued its successful operation of a car park at the Blois toll plaza to meet the needs of local drivers in the region who regularly use car pools, and to increase their safety around the toll plaza.

Real-time traffic

In June 2002, a very useful column was added to the Cofiroute.fr website. With "Traffic en temps réel" (Traffic in real time) web surfers can see at a glance traffic conditions in real time throughout the Cofiroute highway network, thanks to a clear, efficient system based on colour codes. Information is updated every six minutes. This addition is a complement to the widely used information already available on Autoroute FM newflashes, web cams, traffic forecasts, road work information, etc.

"Cofiroute et vous", a link with subscribers

This information bulletin is published every four months and sent to subscribers. Launched at the beginning of 2002, it acts as a friendly interactive link with clients, providing them with all kinds of useful information and answering their questions. During 2002, an e-mail address was added: clients@cofiroute.fr makes it easier for clients to contact us directly.

In September 2002, "Mobilité" was launched to replace the former "commuter" subscription, providing up to 40% reduction on the normal price of a journey. At the end of 2002, Cofiroute had already signed up 1,500 subscribers to "Mobilité". Between May 2002 and the end of the year, experiments on "Tranquillité" were carried out on a sample of 300 clients who make the same journey regularly at week-ends. It gives progressive reductions of up to 30% depending on how frequently it is used.

The results of this experiment were extremely positive: it encourages week-end use of the highway and is popular with clients. This formula will be widely available before the summer of 2003. Cofiroute also hopes to develop subscription packages in partnership with local communities, similar to "Transloire" which is currently operating with the "Communauté d'Agglomération d'Orléans" (Orleans Urban Community). Their aim is to ease congestion in urban conurbations by encouraging drivers to use the highway when it is a viable alternative to driving through a built-up area.

In 2002 Cofiroute held discussions with several potentially interested local communities and will follow them up in 2003 to reach firm agreements.



Cofiroute et vous, un lien avec les abonnés

Cette lettre d'information est éditée trimestriellement et envoyée à l'ensemble des abonnés. Lancée début 2002 elle constitue un lien interactif et convivial avec les clients et permet de leur donner de nombreuses informations utiles et de répondre à leurs questions. Dans le courant de l'année 2002, elle a été complétée par une adresse e-mail : clients@cofiroute.fr pour permettre à nos clients de nous contacter facilement.

Les animations.

Tout au long de l'année Cofiroute a proposé une série d'animations gratuites

sur l'ensemble du réseau. Ces manifestations thématiques ont pour objectif de favoriser la détente, le bien-être et la sécurité des clients tout au long du parcours et durant toute l'année : fête des mères avec distribution de roses aux mamans, brins de muguet pour le 1^{er} Mai, chasse aux oeufs en chocolat à Pâques, cadeaux distribués par le Père Noël etc.

L'opération estivale Sens'Actions a ainsi rencontré un vif succès en permettant aux petits et aux grands de se détendre sur la route des vacances ; au programme des activités faisant appel aux 5 sens : une montgolfière, des séances de massage et un jardin magique.



François Molle

Directeur Marketing et Commercial
Executive Vice President,
Marketing and Sales

Notre activité à l'international, notamment aux Etats-Unis où nous avons construit la première autoroute au monde entièrement automatique et réservée aux abonnés (la SR91 Express Lanes, à Los Angeles), nous a permis d'acquérir un savoir-faire très utile dans le cadre de nos développements en France comme à l'étranger.

Par exemple, en matière de modulation tarifaire, nous avons pu tester à Los Angeles l'efficacité de la variation horaire des tarifs pour mieux répartir les flux de trafic dans le temps ; il s'agit d'améliorer la fluidité pour offrir un meilleur service aux clients : en effet, sur cet axe, emprunté en grande partie par des personnes lors de trajets domicile-travail, la contrepartie attendue du paiement du péage est la garantie du temps de parcours.

Ce savoir-faire sera indispensable sur l'A86, où nous serons dans une configuration assez comparable à la SR91, avec des flux importants concentrés sur les heures de pointe et une attente forte de fluidité et de sécurité en termes de durée du trajet.

L'application du concept de modulation tarifaire pourrait mieux répondre à l'attente des automobilistes, qui subissent les encombrements dus à la saturation croissante des axes qui relient notre réseau à Paris (N118, A10 non concédée...)

Sur un autre plan, nous souhaitons développer des synergies avec des partenaires privilégiés comme par exemple VINCI Park, société du groupe VINCI, leader dans le domaine du stationnement, dont la clientèle est proche de la nôtre. Il s'agit de proposer une offre globale plus pertinente et plus attractive à nos clients, d'améliorer les services que nous leur apportons aujourd'hui et d'innover en imaginant ensemble des solutions visant à faciliter la mobilité de l'automobiliste de demain.

Our international operations, particularly in the United States where we built the first fully-automatic subscriber-only toll highway in the world (the SR91 Express Lanes in Los Angeles), have given us valuable know-how that can be useful for developments in France and abroad.

For example, in the area of variable tariffs, we were able to test the efficiency of different rates for different times of day to achieve a better distribution of traffic loads; the objective was to improve traffic flows and provide our clients with the service they expect: on this stretch of road, which is mainly used by commuters, the pay-off drivers expect from the toll is guaranteed commuting time.

This know-how will be invaluable on the A86, where conditions will be similar to the SR91, with heavy flows of traffic during rush hours and high customer expectations for smooth flowing traffic and reliable journey times. Applying the concept of modulated tariffs could be a better way of meeting the needs of drivers who are stuck in heavy traffic due to the growing saturation of the roads that link our network to Paris (N118, non concessionary A10).

In addition, we hope to develop activities in close partnership with companies like VINCI Park, part of the VINCI Group, a leading company in parking, whose clientele is similar to ours.

This would involve offering customers a more relevant and attractive global package, improving our current services, and combining forces to come up with innovative solutions to make drivers more mobile in the future.



Les « yeux d'Elsa »

Pour rendre l'autoroute plus vivante et dans le cadre de sa contribution au développement économique des régions, Cofiroute rapproche les régions des clients en les informant des spécificités culturelles, gastronomiques, historiques, architecturales des territoires traversés.

Ainsi, en mai 2002, Cofiroute a implanté sur l'A10 le panneau « Les Yeux d'Elsa » faisant référence au célèbre poème d'Aragon et indiquant la proximité de l'ancienne maison d'Elsa Triolet et d'Aragon, le Moulin de Villeneuve à Saint-Arnoult en Yvelines.



Special events

During the course of the year, Cofiroute organised free special events all over the network. The aim of these themed events is to make journeys more relaxed, enjoyable and safe throughout the highway and throughout the year: handing out roses to Mums on mother's day, distributing the traditional sprigs of lily-of-the-valley on May 1st, organising chocolate egg hunts at Easter, gifts from Father Christmas, etc. During the summer months "Sens Actions" was highly successful in providing children and adults with a relaxing break during their drive to vacation destinations; the programme of activities was based on the 5 senses using hot air balloons, relaxing massages and a magical garden.

The "Eyes of Elsa"

As part of its commitment to promote regional economic development and make the highway more interesting, Cofiroute brings the countryside closer to drivers by using road signs to provide information about the cultural, gastronomic, historic, and architectural characteristics of the surrounding areas.

Thus in May 2002, on the A10 a new road sign "Les Yeux d'Elsa", in reference to Aragon's famous poem, indicates the nearby house where Aragon lived with Elsa Triolet, le Moulin de Villeneuve, at Saint-Arnoult en Yvelines.



Adapter l'autoroute aux nouveaux besoins : les travaux sur le réseau

Cofiroute poursuit une politique volontariste dans le domaine des travaux d'élargissement du réseau et maintient un bon niveau d'entretien des infrastructures notamment avec des opérations d'interventions lourdes sur les chaussées non élargissables.

Entretien du réseau

Au cours de l'année 2002, Cofiroute a consacré 25 millions d'euros à des travaux d'entretien. Les deux tiers de ces opérations d'entretien ont été réservés à la rénovation du « tapis » de roulement et de sa structure, afin de maintenir sur l'ensemble de son réseau le meilleur niveau de confort et de sécurité pour les automobilistes.

Tous les ans, Cofiroute réalise des campagnes de suivi de son réseau en vue de déterminer les travaux d'entretien à programmer l'année suivante. C'est ainsi que chaque année, un tiers du réseau (2 000 km de voies au total) est inspecté et environ un dixième des chaussées est refait. En trente années d'existence Cofiroute a ainsi renouvelé les enrobés de chaussée sur l'équivalent de 2,3 fois son réseau actuel.

Le dernier tiers a été réservé à l'entretien des ouvrages d'art et du réseau d'assainissement. 922 ponts et près de 2 000 autres ouvrages disposés tout au long du réseau sont contrôlés tous les ans et font l'objet de campagnes plus approfondies d'inspection tous les cinq ans, par un laboratoire indépendant spécialisé.

Le programme de travaux, défini à la suite de ces diagnostics, porte principalement sur les réfections d'étanchéité de ponts, sur les joints de chaussées, les appareils d'appui des ouvrages, les renforcements de buses hydrauliques et les réfections des bétons très sollicités. Cofiroute termine une campagne de renforcement des piles de passages supérieurs.

En outre, une opération exceptionnelle de 2 millions d'euros porte actuellement sur la rénovation du viaduc SNCF à Tours.

La construction de voies nouvelles : plus de confort

Dans le cadre d'une politique d'amélioration de la qualité du service proposé à ses clients, Cofiroute anticipe les évolutions de trafic. Ainsi, pour augmenter la fluidité,

Cofiroute programme régulièrement les élargissements des sections pour un passage de deux fois deux voies à deux fois trois voies. En 2000 sur l'A11, le passage à trois voies a été achevé entre Saint-Arnoult et Le Mans. Sur l'A10, en 2001 et 2002, 34 km d'autoroute ont été élargis entre Meung-sur-Loire et Blois. En 2003, les travaux d'élargissement se poursuivent entre Blois et Tours et la mise en service de la section Blois Château-Renault est prévue pour 2003. Par ailleurs, au sud de Tours sur l'autoroute A10, à Monts-Sorigny, un diffuseur supplémentaire est en cours de construction, pour une mise en service prévue en 2004.

Contribuer au développement durable

Consciente depuis de nombreuses années d'être un acteur du développement durable, Cofiroute a mis au point, avec les entreprises chargées des travaux, des techniques de recyclage des matériaux mis en œuvre lors de campagnes de réfection de chaussées. Deux options sont possibles : le recyclage en centrale de traitement des matériaux provenant des démolitions de chaussées ou leur retraitement sur place à l'aide d'un engin présent sur la voie en rénovation. En 2001 et 2002 Cofiroute a testé, sur deux zones de voie lente, l'efficacité de ces machines. Les premiers résultats montrent l'intérêt du système : des économies de matières premières pour un coût moins important. A terme, l'objectif est d'étendre cette technologie à d'autres parties du réseau comme entre Tours et Poitiers.





Adapting the highway to new needs: work on the network

Cofiroute is continuing a proactive policy in the area of network expansion and ensuring a high level of infrastructure maintenance, particularly for large-scale roadworks on highways that cannot be widened.

Network maintenance

During 2002, Cofiroute spent 25 million euros on maintenance. Two-thirds of this maintenance work involved renovating road surfaces and structures in order to maintain the highest possible standards of driver comfort and safety throughout the network.

Every year, Cofiroute carries out inspections on the network to determine what maintenance work needs to be programmed for the following year. In this way, a third of the network (2,000 kilometres of lanes) is inspected, and about a tenth of road surfaces are renewed. In its 30 years of existence, Cofiroute has renovated road surfaces to the equivalent of 2.3 times the length of its present network.

The remaining third of maintenance work is devoted to civil engineering structures and network stabilization. 922 bridges and almost 2,000 other structures throughout the network are inspected every year, and undergo in-depth inspection every five years by a specialised independent laboratory. The programme of work, which is established after these inspections, mainly concerns repairs to bridges to ensure they are watertight, to road

joints, and other support structures, to strengthening hydraulic ducts and replacing concrete surfaces that are worn by constant use. Cofiroute is just completing a project to strengthen the supports of overpasses.

In addition, a special project costing 2 million euros is being carried out at present on the SNCF viaduct at Tours.

Widening roads for easier driving

In pursuing its policy of improving the standard of its service to drivers, Cofiroute anticipates evolutions in traffic load by regularly widening two-lane highways to three-lanes in both directions to ease traffic flows. In 2000, the A11 highway was widened to three lanes between Saint-Arnoult and Le Mans. In 2001 and 2002, a 34 kms stretch of the A10 between Meung-sur-Loire and Blois was widened. In 2003, work will continue on widening the highway between Blois and Tours, and the Blois Château-Renault section is scheduled for completion in 2003. To the south of Tours, on the A10 at Monts-Sorigny, an additional interchange is under construction and will come into operation in 2004.

Contributing to sustainable development

Over the years Cofiroute has been aware of the part it plays in sustainable development, and has perfected techniques for recycling road surface materials in partnership with its contracting companies. There is a choice between two options: transferring material to a recycling centre that treats materials from demolition road works, or by using special recycling machines on the work site. In 2001 and 2002, Cofiroute tested the effectiveness of these machines on two slow-moving lanes. Preliminary results show the advantage of such a system: savings in raw materials at lower cost. The ultimate goal is to extend this technology to other parts of the network, such as between Tours and Poitiers.



La sécurité des clients et des personnels : une priorité

Depuis sa création, Cofiroute a pour objectif de rendre l'autoroute toujours plus sûre. En partenariat avec les acteurs de la sécurité routière et par l'implication du personnel et la mise en œuvre d'une politique d'innovation permanente, Cofiroute se doit d'offrir le meilleur niveau de sécurité possible à ses clients.

Une réflexion concertée pour des actions plus efficaces

Cofiroute recherche l'amélioration de la sécurité en développant des procédures plus performantes, des systèmes plus innovants, des comportements plus efficaces et plus responsables. Les réflexions concernant les méthodes et matériels d'intervention sont menées en étroite collaboration avec la gendarmerie, les services de secours, pompiers et SAMU, les dépanneurs agréés, les restaurateurs et les pétroliers dans le cadre du « partenariat sécurité ».

Cofiroute a aussi développé avec la gendarmerie et les sapeurs pompiers de la Vienne une procédure d'intervention à contre-sens. Celle-ci a été étendue au réseau ASF contigu et a fait l'objet d'un exercice grandeur nature sur l'A83. Cofiroute a en outre multiplié les actions d'information et de sensibilisation auprès des entreprises extérieures intervenant sur son réseau.

Sur le plan technique

Depuis le deuxième semestre 2002, la flotte de véhicules légers et utilitaires de Cofiroute est progressivement équipée de systèmes de sécurité type Airbag et ABS (en 6 mois une quinzaine de véhicules ont été équipés).

Cofiroute a poursuivi au cours de l'année 2002 l'installation de garde-corps le long des cheminements piétons aux péages afin de sécuriser les déplacements des receveurs. La réalisation de bandes rugueuses à l'entrée des plates-formes de péage de Tours et de Saint-Arnould-en-Yvelines permet de réduire la vitesse des véhicules à l'approche de la barrière et de diminuer les risques d'accidents.

Un programme d'expérimentation concernant la réalisation de bandes de marquage sonore par empreinte directe dans les enrobés est également en cours.

Le Plan de Prévention Interne : montrer l'exemple

Dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique volontariste de prévention du risque routier, Cofiroute a engagé dès 2001 un programme avec son assureur AXA Corporate Solutions. Un groupe de prévention, constitué de représentants des différentes directions de l'entreprise a été formé pour proposer un plan d'actions destiné à sensibiliser le personnel. Tous les salariés de l'entreprise sont concernés, plus particulièrement ceux qui utilisent un véhicule Cofiroute ou ceux qui doivent effectuer des déplacements professionnels.

Dans ce cadre, une procédure d'analyse des accidents et incidents a été mise au point pour étudier le comportement des personnes, déterminer des typologies accidentelles et éviter que le dommage se renouvelle.

L'objectif général est d'inciter chaque salarié de Cofiroute à adopter un comportement exemplaire.

Cette démarche est portée par l'ensemble de la hiérarchie et déployée dès l'intégration des nouveaux salariés dans l'entreprise.

Pour mesurer les pistes de progrès, le plan s'accompagne de la mise en place d'un inventaire des accidents recensés à partir de 2002.

Cheminement piétons en gare de péage.

Pedestrian path at a toll plaza.





Staff and driver safety: a priority

Since the outset, it has been Cofiroute's goal to make the highway a safer place. Working in partnership with everyone involved in road safety, as well as implicating its own staff and continually implementing imaginative new policies, Cofiroute is committed to providing the highest possible standards of road safety to its customers.

Combining forces for effective results

Cofiroute strives to improve safety by developing more effective procedures, more innovative safety systems, and more responsible and efficient driver behaviour. Within the framework of a "safety partnership" initiative, Cofiroute works closely with the Gendarmerie, the emergency services, the fire and ambulance services, accredited break-down tow-trucks, highway restaurant owners and gas stations to consider ways and means of introducing road safety measures.

Cofiroute has also worked with the Gendarmerie and fire-fighters in Vienne to develop emergency access lanes in the opposite direction to traffic flows. This was extended to the adjoining ASF network and underwent trials on the A83. Cofiroute has also increased its information and awareness-raising activities with outside companies working on its network.

On the technical side

Since the second half of 2002, Cofiroute's fleet of light vehicles and utility vans has been progressively equipped with Airbag and ABS safety systems (in the space of six months equipment was installed in fifteen vehicles).

Throughout 2002 guard rails have been installed along pedestrian paths at toll plazas to protect toll collectors on foot. On the approach lanes to the tolls at Tours and Saint-Arnoult-en-Yvelines speed humps have been installed to slow down traffic approaching the barrier thus reducing accident risks.

Experiments are being carried out on installing rumble strips directly onto the road surface coating.

Setting an example with an Internal Prevention Plan

Within the framework of a voluntary accident prevention policy, in 2001 Cofiroute launched a prevention programme with its insurance company AXA Corporate Solutions. A prevention group made up of representatives from different company departments was formed to propose an action plan to raise staff safety awareness. This concerns every company employee, and more especially those who use a Cofiroute vehicle or who have to drive during business trips. The action plan established an accident analysis procedure to study driver behaviour, identify different types of accident and recommend measures to avoid them happening again.

The overall aim is to encourage every member of staff to behave in an exemplary fashion.



Diagnostic sur zones à concentration d'accidents *Diagnosis of accident hot spots*

Certaines zones du réseau appellent à plus de vigilance (par exemple les zones urbaines qui se caractérisent par une circulation dense avec un nombre important de bretelles d'insertion ou de sortie) et peuvent être marquées par une fréquence plus grande du nombre d'accidents. Ces zones ont été identifiées et font l'objet d'un suivi spécifique accompagné de mesures de prévention par la signalisation.

Certain parts of the network are more susceptible (for example urban areas with dense traffic and a large number of access and exit slip roads), and are more liable to suffer a higher number of accidents. These areas have been identified and are being followed up, along with using road signs as part of accident prevention measures.



Recensement des métiers à risques potentiels

Census of potentially risky jobs

Cofiroute a formalisé au cours de l'année 2002, le recensement des risques propres à chaque type de tâches dans l'entreprise. Cette action a donné lieu à l'élaboration d'un document unique listant les tâches et les risques associés. Ces risques sont identifiés en termes de gravité et d'occurrence et assortis des modalités de prévention, de formation et d'indicateurs de progrès. Le document a été présenté au CHSCT fin 2002.

During 2002, Cofiroute carried out a formal census of the risks inherent in each category of job within the company. This produced a unique document listing jobs and the risks they incur. The list classifies risks in terms of seriousness and frequency, and recommends prevention measures, training, and progress indicators. The document was presented to the CHSCT (Health and Safety Committee) at the end of 2002.



Les campagnes d'information et de sensibilisation

Cofiroute a organisé ou s'est associée à de nombreuses opérations de sensibilisation du public, comme le défi sécurité organisé sur le circuit Bugatti au Mans par la Gendarmerie Nationale et l'Automobile Club de l'Ouest le premier mai. Les manifestations programmées par la Croix Rouge et la visite du circuit des 24 h du Mans ont séduit le public.

A l'occasion des 24 h du Mans motos, Cofiroute a mis en place l'opération « relais calmos » à l'attention des motards. Aires de repos spécialement aménagées, information et signalisation spécifiques ont contribué à la bonne entente des automobilistes et des motards. Comme chaque année Cofiroute a organisé avec Michelin des opérations de sensibilisation de l'automobiliste au bon gonflage des pneumatiques.

Apprendre à conduire sur l'autoroute

Cofiroute s'implique fortement dans l'amélioration de la formation des jeunes conducteurs à la conduite sur autoroute : fin 2002, elle a proposé aux auto-écoles l'accès gratuit à son réseau dans le cadre des leçons de conduite, du lundi matin au samedi soir, sur le trajet de leur choix. Cette action a été très appréciée par les établissements concernés et plus de 300 cartes d'accès ont déjà été distribuées en 2002.

« la vie en net » : une initiative citoyenne

"life on the net": a people initiative

Grâce à l'opération de collecte « la vie en net » menée par Cofiroute sur son réseau, lors du passage à l'euro début 2002, les patients handicapés du service du Professeur Olivier Dizien de l'hôpital Raymond Poincaré (Garches) ont pu bénéficier d'un serveur et de deux ordinateurs équipés de webcams. Ces équipements adaptés leur permettent de conserver le lien avec leur famille, de s'informer, de se former, voire de commencer une reconversion professionnelle.

Thanks to the collection "la vie en net" organised by Cofiroute on its network during the switch to the euro at the beginning of 2002, disabled patients treated by Professor Olivier Dizien at Raymond Poincaré Hospital (Garches) were supplied with an Internet server and two computers equipped with webcams. The specially adapted equipment enables patients to keep in touch with their families, access the Web for information and training, or even begin retraining for a new job.



This initiative concerns staff at every level and applies to every new member of staff joining the company. To measure progress, the plan is backed up by an inventory of accidents recorded since 2002.

Information and awareness-raising campaigns

Cofiroute has organised or has been involved in many public awareness-raising campaigns, such as the safety challenge on the Bugatti circuit at Le Mans by the National Gendarmerie and the "Automobile Club de l'Ouest" on May 1st. The events organised by the Red Cross and the visit to the 24 hour Le Mans circuit attracted large numbers of the public. On the occasion of the Le Mans 24 Hour motor bike race, Cofiroute organised a "relais calmos" operation for motor-cyclists. Converted rest areas, specific information and road signs were set up to promote good relations between drivers and motorcyclists. Just like every other year, Cofiroute and Michelin organised awareness-raising operations for drivers to check their tyre pressure.

Learning to drive on the highway

Cofiroute has a strong interest in improving the training of learner drivers in highway driving: at the end of 2002, driving schools were offered free access to the network for driving lessons, from Monday morning to Saturday evening on the stretch of road of their choice. This initiative was greatly appreciated by the driving schools involved, and more than 300 access passes were distributed in 2002.



Bernadette Moreau

Responsable de la mise en oeuvre du Plan de Prévention du risque routier

Head of Implementing the Plan for the Prevention of road risks



Le Plan de Prévention Interne a été marqué, en 2002, par deux événements importants. Tout d'abord nous avons atteint, dès la fin de l'année, une baisse 20 % du nombre de sinistres déclarés à l'assureur. Par ailleurs nous avons lancé une expérimentation d'enregistreurs de conduite sur 20 véhicules de salariés volontaires afin que chacun évalue son comportement au volant. Le bilan de cette expérience qui sera dressé à la fin 2003, devrait intéresser tous les acteurs de la sécurité routière.

In 2002, two significant events occurred in the Prevention Plan. First of all, by the end of the year we had achieved a 20% drop in the number of accidents reported to our insurer. Second, we launched an experiment using driving recorders in the vehicles of 20 staff volunteers so that they could assess their driving behaviour. The results of this experiment, which will be available at the end of 2003, should be of interest to everyone involved in road safety."





L'environnement

Cofiroute a, depuis sa création en 1970, intégré les critères environnementaux à toutes les étapes des projets autoroutiers. Chaque phase, de la conception à l'exploitation, comporte des études spécifiques pour mesurer et gérer les impacts de l'activité sur l'environnement.

Le bilan environnemental

Après leur mise en service, les grands projets d'infrastructures font l'objet d'un bilan environnemental réalisé en deux étapes : un bilan intermédiaire publié un an après la mise en service et un bilan final édité entre trois et cinq ans après la mise en service. L'objectif est de vérifier si les engagements pris en matière d'environnement sont respectés et si les moyens mis en œuvre sont efficaces afin d'appliquer des mesures correctives, le cas échéant. Le bilan permet d'améliorer les connaissances en matière d'étude d'impact et s'intègre dans la politique guidée par le principe de développement durable.

L'année 2002 a été marquée par la publication du bilan environnemental intermédiaire relatif à la section Arçonnay - Ecommoy sur l'A28. Il mesure en particulier les premiers résultats des effets des aménagements liés au projet notamment sur :

- les eaux souterraines et de surface : interception de 35 cours d'eau et traversée de milieux sensibles,

- le milieu naturel flore et faune : 2 ouvrages pour les grands mammifères et 48 ouvrages pour les petits mammifères et les batraciens (dont le creusement de nouvelles mares),
- le milieu physique : fenêtre ouverte sur Saint-Jean-d'Assé, par exemple,
- l'agriculture,
- la sylviculture,
- le patrimoine : les monuments historiques et sites archéologiques,
- le paysage,
- l'urbanisme et les usages de l'espace.

La qualité de vie et les aspects psycho-sociologiques ont été étudiés en collaboration avec l'Université du Maine.

Cette étude innovante réalisée à partir de 300 entretiens menés auprès de la population met en évidence le fait que le projet est bien accepté dans son ensemble mais que quelques interrogations subsistent quant aux nuisances sonores. Les riverains reconnaissent la bonne gestion de l'information par Cofiroute.

Ce bilan, le premier portant sur un projet autoroutier, a été salué par le comité de suivi présidé par le Préfet de la Sarthe et composé des administrations locales, des associations de défense de l'Environnement, du Ministère de l'Environnement et des élus locaux. Réalisé avec les bureaux d'études spécialisés, le bilan a bénéficié d'un budget global de 150 000 euros.

D'autre part, les études liées au bilan environnemental intermédiaire concernant la section Vierzon-Villefranche-sur-Cher sur l'A85, ont commencé au cours de l'année 2002.



Passage petite faune sur l'A85.

Passage for small mammals on the A85.



The environment

Since the company was created in 1970, environmental criteria have been incorporated at every stage of Cofiroute's highway projects. Specific studies to measure and control environmental impacts are conducted at each phase of planning and implementation.

Environmental assessment/appraisal

After major infrastructure projects have come into operation, they undergo a two-stage environmental assessment: an intermediary assessment after the first year, and a final assessment from three to five years after coming into operation. The purpose of these assessments is to check that environmental commitments have been respected and are operating effectively, so that corrective measures can be taken if necessary. The assessments also provide information for an impact study and form part of the company's sustainable development policy.

2002 saw the publication of the intermediary environmental assessment for the Arçonnay-Ecommoy section of the A28. It pays particular attention to measuring the preliminary results of the effects of the project on the surrounding countryside:

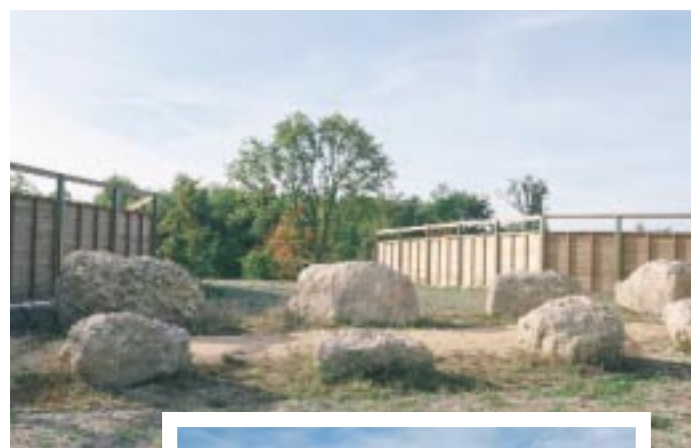
- underground and surface water: interception of 35 water courses and crossing a sensitive environment.
- the natural habitat of flora and fauna: 2 projects for large mammals and 48 projects for small mammals, frogs and toads (including digging new ponds).
- physical aspects: window looking out at Saint-Jean-d'Assé, for example.
- agriculture.
- forestry.
- national heritage: historic monuments and archaeological sites.
- the landscape.
- urbanism and use of space.

Quality of life and psycho-sociological aspects were studied in collaboration with the University of Maine. This innovative study was based on a survey of 300 local residents, and results show that although the project is generally well accepted, a few questions remain as to noise pollution. Local people acknowledged

Cofiroute's effective information management.

This assessment, the first of its kind to study a highway project, was welcomed by the follow-up committee, headed by the Préfet of Sarthe and made up of local authorities, environmental protection groups, the ministry of the environment and local elected representatives. The assessment was carried out by specialized consultancy agencies, and had a global budget of 150,000 euros.

Studies linked to the intermediary environmental assessment of the Vierzon-Villefranche-sur-Cher section of the A85 also began in 2002.



Passage grande faune sur l'A85.

Passage for large mammals on the A85.

Le suivi environnemental lié à l'exploitation

Dans le cadre de sa politique environnementale, guidée par le principe de développement durable, Cofiroute s'attache à réduire et à gérer les impacts liés à l'exploitation de son réseau. Ainsi depuis deux ans une démarche de formalisation des mesures, des analyses et des améliorations des performances environnementales a été mise en œuvre avec les diagnostics environnementaux. Les indicateurs ont été redéfinis au cours de l'année 2002 pour établir un tableau de bord. Les mesures réalisées permettent de fixer des objectifs, de proposer des pistes d'amélioration et de mesurer les progrès réalisés d'une manière continue.

Ces indicateurs portent notamment sur les consommations d'eau et d'énergie, la production de déchets, les quantités de granulats et de bitume consommées (phases de travaux), le nombre de m² de panneaux solaires implantés sur le réseau. Dans les centres d'exploitation la mise en place du tri sélectif a été généralisée au cours de l'année et quatre stations d'épuration avec filtres à roseaux sont en construction : l'une en Sologne sur l'A71, deux à Tours, une à Ponthévrard. Le système de filtres à roseaux a été élaboré par un bureau spécialisé en génie écologique et répond parfaitement à la problématique de Cofiroute.

Les chauves-souris *The bat colony*

Sur l'A85, les travaux liés à la construction de la section reliant Villefranche-sur-Cher et Saint-Romain-sur-Cher, ont mis en évidence l'existence de caves abritant des chauves-souris. Pour préserver la colonie, Cofiroute a entrepris de protéger les caves en concertation étroite avec le Muséum d'Histoire Naturelle de Bourges. Le maintien des animaux dans leur milieu naturel permettra aux équipes de scientifiques d'étudier les modalités de développement de ces espèces.

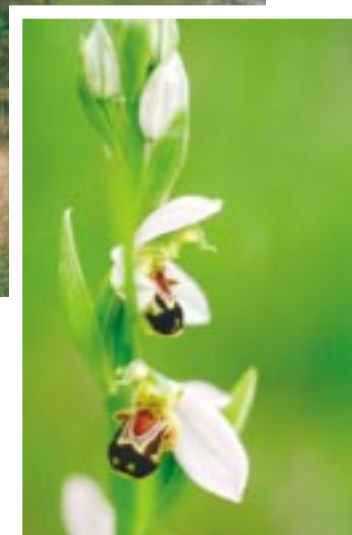
On the A85, work on the construction of the section linking Villefranche-sur-Cher and Saint-Romain-sur-Cher revealed the existence of caves sheltering a colony of bats. To preserve the colony, Cofiroute undertook to protect the caves in close collaboration with the Natural History Museum in Bourges. Maintaining the animals in their natural habitat will make it possible for teams of scientists to study the development of these species.



Observation des traces d'animaux.
Checking animal tracks.



A85 entre Theillay et Villefranche-sur-Cher.
A85 between Theillay and Villefranche-sur-Cher.



Orchidées protégées.
Protected orchids.

Environmental follow-up in operations

Within the framework of its environmental policy, which is guided by the principle of sustainable development, Cofiroute is anxious to reduce and control the impact of its network operations on the environment. Over the past two years, steps have been taken to set up formal measures and analyses to improve environmental performance and introduce environmental diagnoses. Indicators were redefined during 2002 to establish guidelines. This will make it possible to set goals, propose improvements and measure on-going progress.

Indicators are particularly concerned with water and energy consumption, waste production, quantities of gravel and asphalt used (during construction), and the number of square metres of solar panels used on the network.

In operational centres the separation of waste materials was gradually implemented during the year, and four water purification reed filter systems are under construction: one in Sologne on the A71, two in Tours, and another in Ponthévrard. The reed filter system was perfected by a specialised ecological agency and is the ideal solution to Cofiroute's needs.

Se préparer

*Se préparer pour
les nouveaux défis*



Dans un contexte de concurrence soutenue, Cofiroute consolide sa position d'exploitant d'infrastructures à péage en France et à l'international, développe les offres de service et valorise son patrimoine dans le secteur des télécommunications. Reconnue pour son expertise, Cofiroute s'affirme comme le pionnier du métier d'exploitant autoroutier par la mise en place de programmes de recherche et le développement de technologies toujours plus innovantes.



Valoriser le savoir-faire d'exploitant à l'international
Enhancing know-how at the international level



La recherche : vers une autoroute intelligente
Research for safe, intelligent highways

Preparing for the new challenges ahead

In a highly competitive context, Cofiroute is consolidating its position as a highway toll operator in France and abroad, developing its range of services and adding value to its holdings in the telecommunications sector. Recognised for its expertise, Cofiroute is reinforcing its pioneering role in highway operations with its R&D programmes and its development of increasingly innovative technologies.



Valoriser le savoir-faire d'exploitant à l'international

L'année 2002 a été marquée par la signature de contrats à l'étranger qui portent le nombre de transactions réalisées à l'international (hors Toll Collect) à quasi-égalité avec celui géré en France : soit environ 100 millions par an !

Aux Etats-Unis, dans le cadre de la vente de la concession à l'autorité publique de transports (OCTA), cette dernière a souhaité confier à Cofiroute l'exploitation de la « 91 Express Lanes » (SR91) à l'Est de Los Angeles. Elle a ainsi marqué sa confiance renouvelée dans la qualité d'exploitant de Cofiroute. En outre, cette opération reflète le succès du projet développé depuis 1992 par la filiale américaine, Cofiroute Corporation, et va permettre de réaliser de nouvelles activités aux Etats-Unis.

Au Royaume-Uni, la filiale « le Crossing Ltd » détenue par Cofiroute à 42,86 %, Ringway (42,86 %) et Babbie (14,28 %) a remporté un contrat d'exploitation sur la traversée de la Tamise à Dartford, par l'autoroute M25, à l'Est de Londres, pour une durée de trois ans et renouvelable pour deux ans. Ce péage est le plus important péage d'Europe en termes de trafic. Cette opération est la première exploitation complète d'un pont majeur et de deux tunnels urbains pour Cofiroute, qui poursuit par ailleurs, via la filiale Toll Management Company TMC (75 % Cofiroute, 25 % VINCI Construction) l'exploitation des deux ponts



Dartford

à péage (13,3 millions de transactions en 2002) sur la Severn entre Bristol et Cardiff. TMC a réalisé en 2002 un chiffre d'affaires de 1,7 millions d'euros.

Au Bénin, Cofiroute a accompagné avec succès la société béninoise Uniroute dans le lancement d'un appel d'offres pour la concession d'exploitation de la gare de péage/pesage d'Ekpe, à Cotonou. Cofiroute poursuivra sa mission d'assistance technique et de conseil durant les deux premières années d'exploitation.

La filiale « Operadora Autopista del Bosque », société chilienne détenue à 40 % par Cofiroute Participations et à 60 % par VINCI poursuit l'exploitation de l'autoroute Chillan/Collipulli dans de bonnes conditions. Le chiffre d'affaires de l'exercice 2002 s'élève à 3,5 millions d'euros.

Au cours de l'année, Cofiroute a remis avec succès plusieurs dossiers de préqualification ou d'offres d'exploitation dans le cadre d'appels d'offres en Irlande. En Grèce, Cofiroute fait partie de quatre groupements préqualifiés pour des concessions d'autoroutes. Cofiroute entretient dans les meilleurs termes une coopération active avec les organismes internationaux tels que, ERTICO-ITS Europe, AIPCR, IBTTA, ASECAP, IRF principalement.





Enhancing know-how at the international level

The year 2002 saw the signing of international contracts that brought the number of transactions at the international level (excluding Toll Collect) up to nearly the same figure as in France, i.e. around 100 million a year!

In the United States, the sale of the concession to the public transport authority (OCTA) which awarded the operation of the "91 Express Lanes" (SR91) to the east of Los Angeles to Cofiroute shows OCTA's renewed confidence in Cofiroute's standards of operations. In addition, this reflects the success of the project developed since 1992 by Cofiroute's American subsidiary, Cofiroute Corporation, and will open up new possibilities in the United States.

In the United Kingdom, the subsidiary "Le Crossing Ltd" held by Cofiroute (42.86%), Ringway (42.86%), and Babbie (14.28%) has just won the operating contract of the Dartford crossing of the Thames on the M25 to the east of London for a period of three years, renewable for another two years. In terms of traffic volume, this is Europe's biggest toll barrier. It is also Cofiroute's first overall operation of a major bridge and two urban tunnels. Elsewhere, Cofiroute is also operating two toll bridges over the Severn between Bristol and Cardiff (13.3 million transactions in 2002), via its subsidiary TMC (Toll Management Company – 75% Cofiroute, 25% VINCI Construction). In 2002 TMC's revenues reached 1.7 million euros.

In Benin, in association with Uniroute, a Beninese company, Cofiroute was successful in its bid to operate the toll/weighing station at Ekpé near Cotonou. Cofiroute will continue to provide technical and advisory assistance during the first two years of operation.

The subsidiary "Operadora Autopista del Bosque", a Chilean company in which Cofiroute Participations has 40% holdings and VINCI 60%, is successfully operating the Chillan/Collipulli highway. Revenue in 2002 amounted to 3.5 million euros.

During the course of the year, Cofiroute successfully participated in several prequalifications for tenders in Ireland. In Greece, Cofiroute participates in four consortiums prequalified for motorway concessions. Cofiroute co-operates on excellent terms with international organisations such as ERTICO-ITS Europe, the World Road Association (AIPCR), the International Bridge, Tunnel & Turnpike Association (IBTTA), ASECAP, and the International Road Federation (IRF), in particular.



Bénin



Promouvoir le potentiel en systèmes d'information

Dans le cadre du développement des outils de communication et pour offrir à ses clients de nouveaux services avec l'appui des technologies les plus récentes, Cofiroute a créé, le 15 juillet 2002, une filiale : Intelligent Transport Technologies (ITTECH). L'une de ses missions est la commercialisation d'un nouveau produit de renseignement en ligne.

Ce service d'aide au déplacement de l'automobiliste est commandé par la fréquence vocale pour garantir les conditions de sécurité et de confort maximales. Il est accessible au 0 892 702 302 et renseigne en temps réel sur les conditions de trafic et les meilleurs trajets à emprunter. Des partenariats ont été créés avec VINCI Park, afin d'offrir le même type de service dans les parcs de stationnement.

En ce qui concerne Autoroute FM, l'enquête de satisfaction réalisée cette année montre que 93 % des conducteurs ayant un autoradio la connaissent, et que l'information trafic satisfait 94 % d'entre eux.

Les contrats avec les différents opérateurs en télécommunication ont été stabilisés et les termes de la coopération avec les opérateurs de téléphonie mobile ont été renégociés. Une nouvelle filiale Coparcom (création le 15 Juillet 2002),

portera les développements réalisés pour la valorisation des investissements dans le secteur des télécommunications.



Toll Collect : une première mondiale

En septembre le consortium Toll Collect, composé de DaimlerChrysler Services (45 %), de Deutsche Telekom (45 %) et de Cofiroute (10 %) a signé la convention définitive avec le Ministère des Transports allemand pour la mise en œuvre et l'exploitation d'un système de télépéage universel sans barrières pour les poids lourds (plus de 12 tonnes) sur les autoroutes allemandes (12 000 km) durant 12 ans.

Dans cette première mondiale, Cofiroute apporte son expertise en matière de perception et de gestion des transactions de péages. L'enjeu principal pour 2003, compte tenu de l'ampleur du chantier, est la mise en service à la date prévue (31 Août 2003). Cette opération est importante pour Cofiroute puisqu'elle correspond aux attentes de tous les pays disposant ou souhaitant un système de péage sur leur réseau autoroutier.

Les perspectives existent notamment en Europe du Nord, en Espagne, en France. Par ailleurs la Commission européenne observe avec intérêt ce système qui préfigure l'homogénéisation des systèmes de péage des pays membres.



Autoroute FM pionnière dès 1988

Autoroute FM a pioneer since 1988



TOLL COLLECT

Outre un système manuel pour acquitter son péage, le transporteur pourra utiliser un système automatique. Ce système utilise la combinaison des technologies du GPS (Global Positioning System) et du GSM (Global System for Mobile communications). Repéré par satellite, le poids lourd est doté d'un système « on board unit » (OBU) qui identifie chaque tronçon d'autoroute parcouru et calcule le montant du péage. Les données sont transmises par GSM et Toll Collect facture directement aux entreprises de transport. Un dispositif de contrôle très complet permet la reconnaissance des plaques d'immatriculation (portiques) et prévoit des vérifications sur le terrain et au sein des entreprises.

As well as a manual system for paying tolls, transport companies will be able to use an automatic payment system. This system uses a combination of GPS (Global Positioning System) and GSM (Global System for Mobile Communications) technologies. Traced by satellite, heavy goods vehicles are fitted with an "on-board unit" (OBU), which identifies each section of highway travelled and calculates the toll. Data are sent by GSM, and transport companies are billed direct by Toll Collect. A highly developed checking system identifies registration plates and includes checking on-site and in transport companies.

One of its main tasks is to market a new telephone information service. To ensure maximum safety and convenience, this driver information aid is voice-activated. It can be accessed on 0 892 702 302 and gives real-time traffic conditions and advice on the best routes to follow. Partnerships have been set up with VINCI Park to provide the same kind of service in parking lots.

As regards Autoroute FM radio, a survey of drivers in 2002 showed that 93% of drivers who own a car radio listen to the station, and that 94% of listeners are satisfied with the traffic information it provides.

Contracts with different telecommunications operators have been stabilized, and terms with mobile phone operators have been renegotiated. A new subsidiary, Coparcom (created on 15th July 2002) will take over developments in relation to adding value to investments in the telecommunications sector.

Developing the potential of information systems

Within the framework of developing communication systems and offering customers new services based on cutting-edge technology, Cofiroute set up a new subsidiary on 15th July 2002: Intelligent Transport Technologies (ITTECH).



Manipulation du « on board unit »
Setting an "on board unit"

Toll Collect: a world first

In September the consortium Toll Collect, made up of DaimlerChrysler Services (45%), Deutsche Telekom (45%) and Cofiroute (10%) signed the final contract with the German Ministry of Transport for the development and operation of a universal electronic toll system for heavy goods vehicles (more than 12 tonnes) on motorways in Germany (12,000 kilometres) for a period of 12 years.

In this world first, Cofiroute brings its expertise in the management and collection of tolls. Given the size of the project, the main challenge for 2003 is to meet the deadline for opening the service (31st August 2003). This is an important project for Cofiroute as it is in line with the expectations of all the countries which have, or wish to have, a toll system on their highway network.

Prospects for development exist in Northern Europe, Spain and France. The European Commission has also expressed its interest in this system which is a forerunner to the homogenization of toll systems in member countries.



La recherche : vers une autoroute intelligente et encore plus sûre

Cofiroute participe depuis de nombreuses années, à l'échelle nationale et européenne, à des projets de recherche et développement dans le domaine de la télématique routière. L'utilisation des nouvelles technologies de l'information a pour objectif de renforcer la sécurité et d'améliorer le confort des clients et la fluidité sur le réseau.

Développer la synergie des partenariats

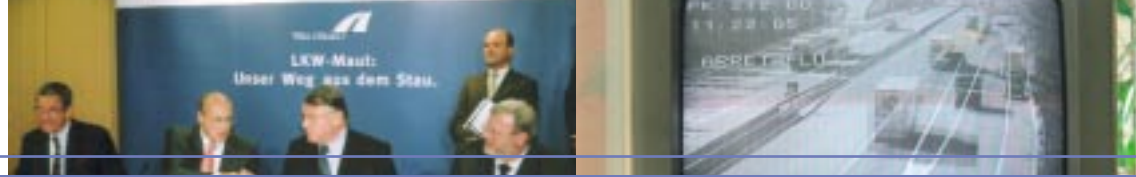
Cofiroute s'est lancée dans de nouvelles formes de coopération avec différents acteurs : les constructeurs automobiles (Renault, PSA, Daimler Chrysler, Fiat, Opel) les équipementiers (Bosch, Valeo...), les industriels (Thales, Compagnie des Signaux...), les organismes de recherche (INRETS, TRL, Bast, LCPC, ...) et les pouvoirs publics (le Ministère de l'Équipement, des Transports du Logement, du Tourisme et de la Mer, Highways Agency, le Ministère hollandais des Transports...). Ces partenariats permettent de créer des synergies de compétences afin d'améliorer les techniques d'information véhicule/véhicule et infrastructure/véhicule, d'augmenter la réactivité et de constituer des groupements plus puissants pour conquérir de nouveaux marchés.

Les nouvelles technologies : des perspectives prometteuses

Plusieurs projets concernent directement le domaine de la sécurité :

IVHW (Inter-Vehicle Hazard Warning) est un système de communication entre véhicules permettant d'alerter les conducteurs en amont d'un incident, ainsi que l'exploitant qui peut à son tour transmettre l'information par les moyens dont il dispose. L'alerte peut être manuelle ou automatique ; elle serait particulièrement pertinente face à des phénomènes de collisions en chaîne. Le potentiel de réduction du nombre des victimes en interurbain a été évalué à environ 15 %.





Research for safer, intelligent motorways

For many years, Cofiroute has been involved at both the national and European levels in R&D projects in the area of road telematics. By using new information technologies, the aim is to increase driving safety, make driving more pleasurable, and improve the flow of traffic throughout the network.

Developing partnership synergies

Cofiroute has launched new forms of co-operation with different actors: car makers (Renault, PSA, Daimler Chrysler, Fiat, Opel), manufacturers of automotive parts (Bosch, Valeo...), industrialists (Thales, Compagnie des signaux, Q-Free...), research organisations (INRETS in France, TRL in the UK, Bast in Germany, the LCPC in France), and governmental bodies (the French Ministry of Transport, the UK Highways Agency, the Dutch Ministry of Transport). These partnerships pool their expertise to improve vehicle/vehicle and infrastructure/vehicle information technology, increase reactivity, and set up more powerful partnerships to conquer new markets.



e-safety à Lyon (septembre 2002).

e-safety in Lyons (September 2002).

Promising prospects for new technologies

Several projects are directly concerned with road safety:

IVHW (Inter-Vehicle Hazard Warning) is a communications system between vehicles which warns drivers of any disruption ahead, as well as warning the road operator who, in turn, can broadcast this information by whatever means he has available. The warning can be manual or automatic, and has particular relevance in the case of collision pile-ups. The potential for reducing casualties in inter-city networks is estimated to be around 15%.

In the framework of Prédit 3 (National programme to co-ordinate research and encourage innovation in land transport), Cofiroute presented the **ARISTOTE** project (Aide au Respect des Intervalles Spatiaux

Temporels dans les Tunnels Européens) which will be launched in the course of 2003. This project is in response to the need to increase safety in tunnels by keeping to the recommended distance between vehicles. The twofold aim of the project is detection and information.

A demonstration of the technical feasibility of the automatic detection of traffic incidents by radar technology (the **ARMADA** project) showed encouraging results, particularly in areas of complex traffic flows. In the framework of the programme for the development of the trans-European network (TERN) Cofiroute also takes part in deploying intelligent systems on the corridor linking North and South-West Europe.



Digital Assistant PDA pour Telepay
Digital Assistant PDA for Telepay

Dans le cadre du 3^e Prédit, le projet **ARISTOTE** (Aide au Respect des Intervalles Spatio Temporels dans les Ouvrages routiers et Tunnels Européens) présenté par Cofiroute a été labellisé pour un démarrage courant 2003. Il s'agit d'une réponse à un besoin d'améliorer la sécurité dans les tunnels par un meilleur respect des intervalles entre véhicules. Le projet porte à la fois sur la détection et l'information des automobilistes.

La faisabilité technique de la détection automatique d'incidents par la technologie radar (projet **ARMADA**) a été démontrée et donne des résultats encourageants notamment pour les zones complexes de circulation. Cofiroute participe également, dans le cadre du programme de développement du réseau autoroutier transeuropéen (TERN), au déploiement de systèmes intelligents sur le corridor Nord/Sud-Ouest de l'Europe.

Par ailleurs, Cofiroute a été largement impliquée dans deux grands projets mettant en œuvre la technologie DSRC hyperfréquence à 5,8 GHz :

En 2001, le projet **AIDA** avait démontré l'efficacité d'un système d'alerte coopératif sol/véhicule entre le conducteur et l'exploitant autoroutier. Il offre plusieurs types de services pour améliorer la sécurité et le confort de l'automobiliste en mettant à disposition de l'exploitant des informations pour la régulation du trafic sur le réseau. Les essais pratiqués au cours de l'année 2002 ont démontré la faisabilité technique du système.

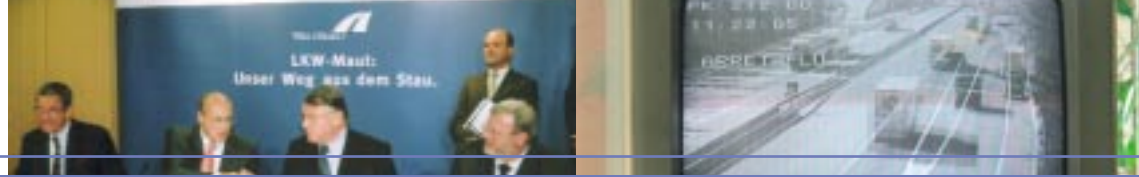
A la suite d'AIDA, le projet **MARTA** (Motorway Application for Road Traffic Advisor) a pour objectif d'harmoniser les services de communication à courte portée, de standardiser les systèmes et de coordonner les sites tests européens : AIDA en France, RTA (Road traffic Advisor) au Royaume-Uni, ISA (Intelligent Speed Adaptation) en Suède et aux Pays-Bas. Les essais réalisés en grandeur réelle sur l'autoroute M4 au Royaume-Uni, sont concluants.

Le projet **DELTA**, (DSRC Electronics Implementation for Transportation and Automotive applications) a pour objectif d'intégrer le badge hyperfréquence en première monte dans les véhicules. Cette nouvelle génération de badge, combinant le télépéage et l'information sur le trafic, a été testée avec succès sur le réseau Cofiroute, au cours de l'année 2002.

TELEPAY : un système de péage encore plus rapide.

Ce système de péage, activable depuis un téléphone portable via le réseau internet, est en cours de test par l'organisation européenne ERTICO-ITS Europe et s'inscrit dans le cadre des objectifs généraux de l'Union Européenne pour l'amélioration des déplacements des personnes. Cofiroute et Connex ont mené en Ile-de-France, à Berlin, à Rome et Turku (Finlande) des campagnes de tests qui ont démontré la faisabilité du projet.

Cofiroute poursuit ses investigations dans tous ces domaines dans le but d'augmenter la réactivité sur toutes les étapes de la chaîne de l'information et donc, d'améliorer en permanence les conditions de sécurité. Cofiroute teste régulièrement les systèmes sur son réseau qui fait figure de véritable laboratoire d'essais, grandeur nature.



In addition, Cofiroute was involved to a great extent in two major projects for the implementation of the DSRC hyper frequency technology standard at 5.8 GHz:

In 2001, the **AIDA** (Motorway information application) project demonstrated the feasibility of a ground/vehicle alarm system between the driver and the highway operator. It provides a range of services to improve driver comfort and safety by supplying the highway operator with information for traffic control on the network. Tests carried out in the course of 2002 demonstrated the system's technical feasibility.

Following on from AIDA, the aims of the **MARTA** project (Motorway Application for Road Traffic Advisor) are to harmonize short-range communication systems, to standardize systems and provide coordination between the various European test sites: AIDA in France, RTA (Road Traffic Advisor) in the UK, ISA (Intelligent Speed Adaptation) in Sweden and the Netherlands. Tests carried out in actual conditions on the M4 motorway in the UK were conclusive.

The aim of the **DELTA** project (DSRC Electronic Implementation for Transportation and Automotive Applications) is to integrate the hyper frequency badge in vehicles. This new generation badge, combining teletoll and traffic information was successfully tested on the Cofiroute network in 2002.

TELEPAY: an even faster toll payment system. This toll system, which can be activated from a mobile phone via the Internet, is being tested by the European organisation ERTICO-ITS Europe and is part of the European directives for reducing accident rates. Cofiroute and Connex carried out tests in the greater Paris area, Berlin, Rome and Turku (Finland), which showed the project's feasibility.

Cofiroute is continuing investigations into all of these areas with the goal of raising reactivity at every stage of the information chain in order to continually improve safety conditions. Cofiroute regularly test systems on its network, which it uses as a real life-size laboratory.



Radar Armada.
Armada Radar System.



Exercice 2002

Exercice 2002
Financial year 2002





	2002			2001	
	Montant brut	Amortissements et provisions	Montant net	Pro forma	Réel
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	79 962		79 962	79 962	79 962
IMMOBILISATIONS DU DOMAINE PROPRE					
Terrains	1 120 718		1 120 718	893 619	893 619
Constructions					
Agencements - Installations	9 957 866	5 415 712	4 542 154	5 283 507	5 283 507
Autres immobilisations corporelles	26 014 854	13 789 807	12 225 047	10 960 720	10 960 720
	37 093 438	19 205 519	17 887 919	17 137 846	17 137 846
IMMOBILISATIONS MISES EN CONCESSION					
Biens non renouvelables	3 150 038 214	1 149 058 361	2 000 979 853	2 047 598 687	3 110 679 712
Biens renouvelables	421 303 804	264 101 286	157 202 518	169 987 082	169 987 082
Immobilisations en cours	707 742 416		707 742 416	536 657 942	536 657 942
	4 279 084 434	1 413 159 647	2 865 924 787	2 754 243 711	3 817 324 736
IMMOBILISATIONS FINANCIERES					
Participations & créances rattachées	2 779 945	684 932	2 095 013	2 092 393	2 092 393
Prêts	1 735 941		1 735 941	1 565 775	1 565 775
Dépôts et cautionnements	271 782		271 782	282 853	282 853
	4 787 668	684 932	4 102 736	3 941 021	3 941 021
STOCKS DE MATIERES CONSOMMABLES	2 060 354	213 894	1 846 460	2 003 868	2 003 868
CREANCES					
Clients	33 647 701	2 438 307	31 209 394	30 492 618	30 492 618
Personnel	110 637		110 637	585 170	585 170
Etat	4 427 147		4 427 147	17 265 618	17 265 618
Autres créances	22 423 489	8 710	22 414 779	7 345 259	89 449 038
	60 608 974	2 447 017	58 161 957	55 688 665	137 792 444
CHARGES CONSTATEES D'AVANCE	9 151 574		9 151 574	8 692 343	8 692 343
COMPTES FINANCIERS	249 765 481		249 765 481	154 006 627	154 006 627
ECARTS DE CONVERSION ACTIF					
TOTAL	4 642 631 885	1 435 711 009	3 206 920 876	2 995 794 043	4 140 978 847



Passif

En Euros

	2002	2001	
	Montant net	Pro forma	Réel
CAPITAUX PROPRES ET RESERVES			
Capital social	158 282 124	158 282 124	158 282 124
Réserve légale	15 828 212	15 828 212	15 828 212
Autres réserves	4 209 755	4 209 755	4 209 755
Report à nouveau	644 965 912	555 358 885	555 358 885
RESULTAT DE L'EXERCICE	215 768 279	195 128 442	195 128 442
ACOMPTÉ SUR DIVIDENDES	-82 501 605	-82 103 779	
SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	45 767 255	44 298 386	44 298 386
PROVISIONS REGLEMENTEES	27 130 501	23 763 999	23 763 999
	1 024 450 433	914 766 024	996 869 803
FONDS DE RECONSTITUTION DU FINANCEMENT			
Amortissements et provisions			1 063 081 025
PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES			
Provisions pour pertes et charges	66 965 039	74 822 732	118 706 329
DETTES FINANCIERES			
Autres emprunts	1 872 934 818	1 825 966 306	1 825 966 306
Créances Etat & collectivités locales	12 729 493	12 729 493	12 729 493
	1 885 664 311	1 838 695 799	1 838 695 799
DETTES			
Fournisseurs	43 700 708	36 076 438	36 076 438
Clients - dépôts de garantie	2 493 147	1 671 664	1 671 664
Personnel	17 292 536	17 225 834	17 225 834
Dettes fiscales et sociales	158 480 818	102 776 685	58 893 088
Autres dettes	1 991 071	2 690 895	2 690 895
	223 958 280	160 441 516	116 557 919
PRODUITS CONSTATES D'AVANCE	5 882 813	6 826 697	6 826 697
ECARTS DE CONVERSION PASSIF		241 275	241 275
TOTAL	3 206 920 876	2 995 794 043	4 140 978 847



Assets

In Euros

	2002			2001	
	Gross	Deprec., amort. and provisions	Net	Pro forma	Real data
INTANGIBLE ASSETS	79,962		79,962	79,962	79,962
FIXED ASSETS OWNED PROPERTY					
Land	1,120,718		1,120,718	893,619	893,619
Buildings					
Plant and equipment	9,957,866	5,415,712	4,542,154	5,283,507	5,283,507
Other	26,014,854	13,789,807	12,225,047	10,960,720	10,960,720
	37,093,438	19,205,519	17,887,919	17,137,846	17,137,846
CONCESSION FINANCED FIXED ASSETS					
Non renewable assets	3,150,038,214	1,149,058,361	2,000,979,853	2,047,598,687	3,110,679,712
Renewable assets	421,303,804	264,101,286	157,202,518	169,987,082	169,987,082
Fixed assets in progress	707,742,416		707,742,416	536,657,942	536,657,942
	4,279,084,434	1,413,159,647	2,865,924,787	2,754,243,711	3,817,324,736
LONG-TERM INVESTMENTS					
Equity interests	2,779,945	684,932	2,095,013	2,092,393	2,092,393
Loans	1,735,941		1,735,941	1,565,775	1,565,775
Guarantees and deposits	271,782		271,782	282,853	282,853
	4,787,668	684,932	4,102,736	3,941,021	3,941,021
INVENTORIES OF CONSUMABLES	2,060,354	213,894	1,846,460	2,003,868	2,003,868
RECEIVABLES					
Trade receivables	33,647,701	2,438,307	31,209,394	30,492,618	30,492,618
Staff	110,637		110,637	585,170	585,170
French state	4,427,147		4,427,147	17,265,618	17,265,618
Other	22,423,489	8,710	22,414,779	7,345,259	89,449,038
	60,608,974	2,447,017	58,161,957	55,688,665	137,792,444
PREPAID EXPENSES	9,151,574		9,151,574	8,692,343	8,692,343
FINANCIAL ACCOUNTS	249,765,481		249,765,481	154,006,627	154,006,627
TRANSLATION ADJUSTMENT					
TOTAL	4,642,631,885	1,435,711,009	3,206,920,876	2,995,794,043	4,140,978,847



● Liabilities and shareholder's equity

In Euros

	2002	2001	
	Net	Pro forma	Real data
SHAREHOLDER'S EQUITY			
Capital stock	158,282,124	158,282,124	158,282,124
Legal reserve	15,828,212	15,828,212	15,828,212
Other reserves	4,209,755	4,209,755	4,209,755
Retained earnings	644,965,912	555,358,885	555,358,885
NET PROFIT FOR THE YEAR	215,768,279	195,128,442	195,128,442
INTERIM DIVIDENDS	-87,501,605	-82,103,779	
INVESTMENT GRANTS	45,767,255	44,298,386	44,298,386
UNTAXED RESERVES	27,130,501	23,763,999	23,763,999
	1,024,450,433	914,766,024	996,869,803
REFINANCING FUNDS			
Amortization of construction financing			1,063,081,025
PROVISIONS FOR CONTINGENCIES AND LOSSES			
Reserves for contingencies and charges	66,965,039	74,822,732	118,706,329
FINANCIAL DEBT			
Other loans	1,872,934,818	1,825,966,306	1,825,966,306
Local authority payables	12,729,493	12,729,493	12,729,493
	1,885,664,311	1,838,695,799	1,838,695,799
CURRENT LIABILITIES			
Trade payables	43,700,708	36,076,438	36,076,438
Customer guarantee deposits	2,493,147	1,671,664	1,671,664
Accrued payroll and benefits	17,292,536	17,225,834	17,225,834
Tax and social debts	158,480,818	102,776,685	58,893,088
Other	1,991,071	2,690,895	2,690,895
	223,958,280	160,441,516	116,557,919
PREPAID INCOMES	5,882,813	6,826,697	6,826,697
TRANSLATION ADJUSTMENT		241,275	241,275
TOTAL	3,206,920,876	2,995,794,043	4,140,978,847



Postes

En Euros

PRODUITS D'EXPLOITATION

Recettes de péage HT

MONTANT NET DU CHIFFRE D'AFFAIRES

Reprise de provisions

Produits accessoires

TOTAL I

CHARGES D'EXPLOITATION

Achats de matières consommables

Variation des stocks d'achats

Sous total achats et variation des stocks

Services extérieurs liés à l'investissement

Grosses réparations

Services extérieurs liés à l'exploitation

Impôts et Taxes

Charges de personnel

Autres charges de gestion courante

Amortissements du domaine propre

Amortissements des biens renouvelables

Amortissements de caducité

Provisions pour charges d'exploitation

TOTAL II

1. RESULTAT D'EXPLOITATION (I - II)

PRODUITS FINANCIERS

Intérêts intercalaires

Autres produits financiers

Reprise de provisions

TOTAL III

2002

2001

Montant net

Pro forma

Réel

787 098 646	740 813 796	740 813 796
787 098 646	740 813 796	740 813 796
28 749 922	25 150 927	25 150 927
19 774 233	25 243 618	25 243 618
835 622 801	791 208 341	791 208 341

7 354 339	7 444 862	7 444 862
171 222	359 358	359 358
7 525 561	7 804 220	7 804 220
26 904 862	25 848 152	25 848 152
24 744 334	25 098 835	25 098 835
24 917 130	24 556 743	24 556 743
96 062 046	92 340 248	92 340 248
89 566 206	86 917 440	81 182 852
124 486	232 015	232 015
4 314 311	3 781 345	3 781 345
30 565 723	28 875 190	28 875 190
85 977 336	78 600 649	
22 758 728	26 607 793	26 607 793
413 460 723	400 662 630	316 327 393

422 162 078	390 545 711	474 880 948
--------------------	--------------------	--------------------

19 014 913	18 898 069	18 898 069
13 324 026	4 511 058	4 511 058
2 253 703	15 859	15 859
34 592 642	23 424 986	23 424 986

Postes

CHARGES FINANCIERES

Frais financiers

Amortissements de caducité

Provision pour dépréciation des éléments financiers

Autres charges financières

TOTAL IV

2. RESULTAT FINANCIER (III - IV)

3. RESULTAT COURANT (1 + 2)

PRODUITS EXCEPTIONNELS V

CHARGES EXCEPTIONNELLES VI

RESULTAT EXCEPTIONNEL (V - VI)

PARTICIPATION DES SALAIRES AUX RESULTATS DE L'ENTREPRISE VII

IMPOTS SUR LES BENEFICES, IMPOTS DIFFERES ET CONTRIBUTIONS VII

TOTAL DES PRODUITS (I + III + V)

TOTAL DES CHARGES (II + IV + VI + VII)

BENEFICE

2002

2001

Montant net

Pro forma

Réel

118 338 880	111 651 546	111 651 546
		78 600 649
113 250	190 559	190 559
28 896	15 227	15 227
118 481 026	111 857 332	190 457 981

-83 888 384	-88 432 346	-167 032 995
--------------------	--------------------	---------------------

338 273 694	302 113 365	307 847 953
--------------------	--------------------	--------------------

5 613 795	12 766 702	12 766 702
------------------	-------------------	-------------------

13 274 840	10 216 761	14 214 192
-------------------	-------------------	-------------------

-7 661 045	2 549 941	-1 447 490
-------------------	------------------	-------------------

		5 734 588
--	--	------------------

114 844 370	109 534 864	105 537 433
--------------------	--------------------	--------------------

875 829 238	827 400 029	827 400 029
--------------------	--------------------	--------------------

660 060 959	632 271 587	632 271 587
--------------------	--------------------	--------------------

215 768 279	195 128 442	195 128 442
--------------------	--------------------	--------------------



● Statements of income

In Euros

2002
2001
Net
Pro forma
Real data

OPERATING INCOME

Toll revenues 787,098,646 740,813,796 740,813,796

NET REVENUE 787,098,646 740,813,796 740,813,796

Provision reversals 28,749,922 25,150,927 25,150,927

Other incomes 19,774,233 25,243,618 25,243,618

TOTAL I 835,622,801 791,208,341 791,208,341

OPERATING EXPENSES

Purchase of supplies 7,354,339 7,444,862 7,444,862

Variation in inventory 171,222 359,358 359,358

Subtotal: supplies and variation in inventory 7,525,561 7,804,220 7,804,220

External services relating to investment 26,904,862 25,848,152 25,848,152

Major repairs 24,744,334 25,098,835 25,098,835

External services relating to operations 24,917,130 24,556,743 24,556,743

Taxes and duties 96,062,046 92,340,248 92,340,248

Personnel charges 89,566,206 86,917,440 81,182,852

Other current management charges 124,486 232,015 232,015

Depreciation of own property, plant & equipment 4,314,311 3,781,345 3,781,345

Depreciation of concession 30,565,723 28,875,190 28,875,190

Amortization of construction financing 85,977,336 78,600,649

Provisions for operating charges 22,758,728 26,607,793 26,607,793

TOTAL II 413,460,723 400,662,630 316,327,393

1. OPERATING PROFIT (I - II) 422,162,078 390,545,711 474,880,948

FINANCIAL INCOME

Capitalized financial charges 19,014,913 18,898,069 18,898,069

Other financial income 13,324,026 4,511,058 4,511,058

Provision reversals 2,253,703 15,859 15,859

TOTAL III 34,592,642 23,424,986 23,424,986

● Statements of income

In Euros

2002
2001
Net
Pro forma
Real data

FINANCIAL CHARGES

Financial charges 118,338,880 111,651,546 111,651,546

Amortization of construction financing 78,600,649

Provision for impairment of financial assets 113,250 190,559 190,559

Other financial charges 28,896 15,227 15,227

TOTAL IV 118,481,026 111,857,332 190,457,981

2. NET FINANCIAL CHARGES (III - IV) -83,888,384 -88,432,346 -167,032,995

3. PROFIT FROM CURRENT OPERATIONS (1 + 2) 338,273,694 302,113,365 307,847,953

EXCEPTIONAL INCOME V 5,613,795 12,766,702 12,766,702

EXCEPTIONAL EXPENSE VI 13,274,840 10,216,761 14,214,192

NET EXCEPTIONAL ITEMS (V - VI) -7,661,045 2,549,941 -1,447,490

EMPLOYEE PROFIT SHARING 5,734,588

CORPORATE INCOME TAX, DEFERRED TAX AND EXTRAORDINARY CONTRIBUTIONS VII 114,844,370 109,534,864 105,537,433

TOTAL REVENUE (I + III + V) 875,829,238 827,400,029 827,400,029

TOTAL EXPENSE (II + IV + VI + VII) 660,060,959 632,271,587 632,271,587

PROFIT 215,768,279 195,128,442 195,128,442



ANNEXE DES COMPTES au 31 décembre 2002

La présente annexe fait partie intégrante des comptes annuels. Elle comporte des éléments d'informations complémentaires au bilan, au compte de résultat et au tableau de financement, de façon à ce que l'ensemble donne une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de l'entreprise. Les éléments d'information qui ne présentent pas un caractère obligatoire ne sont mentionnés que pour autant qu'ils aient une importance significative.

1 - REGLES ET METHODES D'EVALUATION :

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

La présentation des comptes intègre en 2002, les modifications suivantes :

- Amortissement de caducité reclassé en résultat d'exploitation,
- Fonds de reconstitution du financement reclassé à l'actif du bilan en amortissements cumulés des biens non renouvelables,
- Impôts différés intégrés dans les charges d'impôts,
- Participation des salariés au résultat de l'entreprise reclassée en charges de personnel,
- Les acomptes sur dividendes reclassés dans les capitaux propres et réserves.

Pour une meilleure comparabilité, les comptes de l'exercice 2001 ont fait l'objet des mêmes reclassements.

1 - 1 IMMOBILISATIONS :

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

• Immobilisations du domaine concédé :

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

Elles sont comptabilisées à leur coût de revient historique incluant :

- Les terrains, les études, les travaux ainsi que les améliorations ultérieures,
- Les frais d'établissement et les charges sur emprunts : frais et primes d'émission, primes de remboursements et intérêts intercalaires.

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

Les immobilisations du domaine concédé se décomposent en deux catégories :

- Immobilisations non renouvelables sur la durée de la concession : elles sont sujettes seulement à amortissement de caducité. N'ayant pas à être renouvelées, elles ne donnent pas lieu à amortissements pour dépréciation, mais sont sujettes, le cas échéant, à des grosses réparations pour les maintenir en état jusqu'à la fin de la

concession. Les frais financiers supportés pendant la période de construction des ouvrages sont incorporés dans le coût des ouvrages jusqu'à leur mise en service.

- Immobilisations renouvelables : leur durée de vie étant inférieure à la durée de la concession, elles doivent de ce fait être renouvelées une ou plusieurs fois en cours de concession. En plus de l'amortissement de caducité, elles font donc l'objet d'un amortissement pour dépréciation destiné à couvrir leur remplacement en cours de concession.

Modalités d'amortissement :

- 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 soit 29 ans.
- 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 10 à 30 ans pour les bâtiments et de 3 à 10 ans pour les agencements, matériels, mobiliers et véhicules. Les logiciels font l'objet d'un amortissement fiscal dérogatoire sur une durée d'un an.

• Immobilisations du domaine propre :

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

• Immobilisations financières :

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

1 - 2 STOCKS :

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 ». Ils font l'objet d'une provision pour dépréciation lorsque leur valeur d'inventaire est inférieure au prix de revient.

1 - 3 CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES CRÉANCES D'EXPLOITATION :

Les créances clients et autres créances d'exploitation sont évaluées à leur valeur nominale, sous déduction des provisions tenant compte des possibilités effectives de recouvrement.

1 - 4 VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT :

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

1 - 5 EMPRUNTS :

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

1 - 6 INSTRUMENTS FINANCIERS :

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

1 - 7 SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT :

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

1 - 8 ENGAGEMENTS POUR RETRAITES :

Les engagements concernant les indemnités de fin de carrière et les régimes de retraites complémentaires pour le personnel en activité sont couverts par des primes d'assurances incluses dans les charges d'exploitation. Ces engagements sont évalués selon la méthode actuarielle prospective et donnent lieu le cas échéant à une provision pour risques et charges complémentaire.



APPENDIX TO ACCOUNTS on december 31, 2002

These notes are an integral part of the annual financial statements. They comprise additional information in respect of the balance sheets, the profit and loss account and the statement of changes in financial position such that the financial statements as a whole present a true and fair image of the company's net assets, financial position and earnings. Any information that is not subject to mandatory disclosure rules are only disclosed if it is material in nature.

1 - ACCOUNTING POLICIES

Cofiroute's annual financial statements are denominated in euros pursuant to the rules governing the French chart of accounts (ministerial order dated June 22, 1999).

The following changes were made to the presentation of the financial statements in 2002:

- Amortization of construction financing reclassified under operating profit,
- Refinancing funds reclassified as accumulated depreciation of non-renewable assets,
- Deferred tax incorporated under tax charge,
- Employee profit sharing reclassified under personnel charges,
- Interim dividends reclassified in Shareholder's equity and reserves.

In order to enhance comparability, prior year comparatives have been subject to the same reclassifications.

1 - 1 FIXED ASSETS

These are divided into two categories: concession-financed and owned property.

• Concession-financed fixed assets:

Concession-financed fixed assets are those that are directly necessary for the design, construction and running of the highway network. They are financed by the concession holder and will be returned free of charge to the French state at the end of the concession.

They are recognized at their historic cost and comprise:

- Land, research studies, work and subsequent improvements,
- Pre-operational expenses and borrowing costs: issue charges and premiums, reimbursement premiums and intercalary interest.

They are subject to amortization of construction financing, corresponding to the depreciation of initial investment financing over the remaining economic life of the concession.

There are two types of fixed assets:

- Non-renewable fixed assets during the period of the concession: they are only subject to amortization of construction financing. As they do not have to be renewed, investments are not subject to industrial depreciation, but if necessary, should be repaired to maintain them in good state until the end of the concession. Interest expense borne during construction is capitalized as part of their cost until their in-service date.

- Renewable fixed assets: since their economic life is less than the term of the concession, they must therefore be renewed at least once during the term of the concession. In addition to amortization of construction financing, they are also subject to an industrial depreciation charge to reflect the economic reality underlying the replacement during the term of the concession.

Depreciation:

- 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, namely 29 years.
- The difference between replacement value and acquisition value of renewable fixed assets does not give rise to the creation of a provision for renewal. The basis for calculating amortization of construction financing, however, is readjusted each year for the difference resulting from renewals made.
- Industrial depreciation is calculated by the straight-line or accelerated method pursuant to article 39A of the Tax Code. The difference between the economic depreciation (excess tax depreciation over normal depreciation) is booked to liabilities under the "regulated provision" heading.
- The useful economic life for depreciation purposes ranges from 10 to 30 years for buildings and from 3 to 10 years for fittings, equipment, furniture and vehicles. Software is subject to one-year excess tax depreciation.

• Fixed assets owned-property:

The investments corresponding to these fixed assets are Cofiroute's property and are defined by default. They comprise all of the fixed assets which are not used for the running of the highway concession. They are recognized at cost and depreciated on a straight-line basis over their useful economic life, i.e., 3 to 10 years for software, fittings, equipment, furniture and vehicles.

• Long-term investments:

Securities owned in subsidiaries and affiliates are recognized in the balance sheet at historic cost. A provision is recognized if the fair value, based primarily on that company's net worth, is lower than the cost of the securities.

1 - 2 INVENTORIES

Inventories are valued at acquisition cost using the "weighted average unit cost method", with

the exception of chlorides and fuel for which the FIFO method is used. A provision for impairment is recognized where fair value is lower than cost.

1 - 3 TRADE ACCOUNTS RECEIVABLE AND OTHER OPERATING RECEIVABLES

Trade accounts receivable and other operating receivables are valued at nominal value less any provisions for doubtful debts.

1 - 4 TRADE RECEIVABLES

Trade receivables are recognized at acquisition cost and marked-to-market.

1 - 5 LOANS

Corporate loans issue expenses are amortized on a straight-line basis over the duration of the corresponding loans.

1 - 6 FINANCIAL INSTRUMENTS

The company manages the risk of interest rate variations on its loans via derivative financial instruments such as interest rate swaps. Since these transactions are performed for hedging purposes, any gains or losses on contracts are recognized in the same accounting period that the hedged items are themselves recognized.

1 - 7 INVESTMENT GRANTS

Grants received to ensure the financing of fixed assets are recognized under Shareholder's equity. They are deducted from concession-financed fixed assets for the purposes of calculating amortization of construction financing.

1 - 8 PENSION OBLIGATIONS

End-of-service retirement benefits and supplementary pension fund contributions for active employees are covered by the insurance premiums included under operating expenses. These obligations are measured using the "prospective" actuarial method and where applicable, give rise to an additional provision for contingencies and losses.

1 - 9 PROVISIONS FOR CONTINGENCIES AND LOSSES

Provisions for contingencies and losses are contingent in terms of their amount or the date of their occurrence, but are designed to cover the contingencies and losses that events occurring or in process render probable or certain at the balance sheet date. A provision for major repairs is calculated at the end of each fiscal year, based on a multi-year work fore-

ANNEXE DES COMPTES au 31 décembre 2002

1 - PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES (suite):

1 - 9 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES :

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

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

1 - 10 IMPÔTS DIFFÉRÉS :

Cofiroute comptabilise une provision pour impôts différés dans ses comptes annuels selon la méthode du report variable. Cette provision est déterminée en tenant compte des différences temporaires afférentes aux intérêts intercalaires, participation des salariés et Organic.

1 - 11 INTÉGRATION FISCALE :

L'impôt sur les sociétés est calculé dans le cadre de l'intégration fiscale du groupe constitué par Cofiroute (Société mère), Cofiroute Participations, SPTF et SERA (Sociétés intégrées). La charge d'impôt

supportée par les filiales intégrées est égale à celle qu'elles auraient supportée en l'absence d'intégration. Les économies réalisées par le Groupe non liées aux déficits, sont conservées chez la Société mère.

1 - 12 CONSOLIDATION :

Cofiroute n'établit pas de comptes consolidés du fait de l'absence de filiales significatives.

Les comptes de Cofiroute sont consolidés par intégration globale dans les comptes de la société Vinci SA au capital de 828 733 670€ 1, cours Ferdinand de Lesseps 92 851 RUEIL MALMAISON Cédex.

2 - NOTES SUR LES COMPTES :

2 - 1 - Actif

2 - 1 - 1 Immobilisations brutes au 31 décembre 2002

En millions d'euros

Les immobilisations en cours comprennent essentiellement le coût des travaux liés aux sections A86, A85 et A28 ainsi que les intérêts intercalaires.

	Au 1.01.2002	Mouvements de l'exercice		Au 31.12.2002
		Augmentations	Diminutions	
Immobilisations incorporelles	0,1			0,1
Immobilisations du domaine propre	35,3	5,4	3,6	37,1
Immobilisations mises en concession	4 058,3	271,7	51,0	4 279,0
dont en service	3 521,7	74,7	25,1	3 571,3
dont en cours	536,6	197,0	25,9	707,7
Immobilisations financières	4,5	0,3		4,8
TOTAL	4 098,2	277,4	54,6	4 321,0

2 - 1 - 2 Amortissements au 31 décembre 2002

En millions d'euros

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.

	Au 1.01.2002	Mouvements de l'exercice		Au 31.12.2002
		Augmentations	Diminutions	
Immobilisations incorporelles				
Immobilisations du domaine propre	18,2	4,3	3,3	19,2
Domaine concédé :				
Amortissement de caducité	1 063,1	86,0		1 149,1
Immobilisations des biens renouvelables	240,9	30,6	7,4	264,1
TOTAL	1 322,2	120,9	10,7	1 432,4



APPENDIX TO ACCOUNTS on december 31, 2002

1 - ACCOUNTING POLICIES

cast prepared by the technical department and revised each year to take account of the evolution of costs and the corresponding spending program.

1 - 10 DEFERRED TAX

Cofiroute recognizes a provision for deferred tax in its annual financial statements based on the accruals method. This provision is determined by taking into account timing differences relating to intercalary interest, employee profitation and Organic tax.

1 - 11 TAX CONSOLIDATION

Corporate income tax is calculated on the basis of the tax consolidation group comprising Cofiroute (parent company), Cofiroute Participations, SPTF and SERA (consolidated companies). The tax charge borne by these subsidiaries is equal to that which would otherwise have been borne in the absence of tax consolidation. Savings, other than loss-related savings, achieved by the Group are maintained by the parent company.

1 - 12 CONSOLIDATION

Cofiroute does not prepare consolidated financial statements since it does not own any material subsidiaries.

Cofiroute's accounting data are consolidated under the full consolidation method for the purposes of preparing the consolidated financial statements of Vinci SA, a corporation with common stock of €828,733,670, 1 cours Ferdinand de Lesseps, 92851 Rueil Malmaison Cedex.

2 - NOTE TO ACCOUNTS

2 - 1 - Assets

2 - 1 - 1 Gross fixed assets

€ million

Fixed assets in progress mainly concern works on sections A86, A85 and A28, together with intercalary interest.

	January 1, 2002	Movements for the year		December 31, 2002
		Additions	Disposals	
Intangible assets	0.1			0.1
Fixed assets - owned outright	35.3	5.4	3.6	37.1
Fixed assets - concession:	4,058.3	271.7	51.0	4,279.0
in service	3,521.7	74.7	25.1	3,571.3
in progress	536.6	197.0	25.9	707.7
Long-term investments	4.5	0.3		4.8
TOTAL	4,098.2	277.4	54.6	4,321.0

2 - 1 - 2 - Depreciation and amortization

€ million

Pursuant to the ministerial order dated September 26, 1995 approving the eighth rider to the concession agreement made between the French state and Cofiroute, the end of the concession of highways A10, A11, A28, A71, A81, A85 and A821 is set for December 31, 2030. Lapsing depreciation was therefore calculated on this basis.

	January 1, 2002	Movements for the year		December 31, 2002
		Additions	Disposals	
Intangible assets				
Fixed assets owned outright	18.2	4.3	3.3	19.2
Concession:				
Lapsing depreciation	1,063.1	86.0		1,149.1
Renewable fixed assets	240.9	30.6	7.4	264.1
TOTAL	1,322.2	120.9	10.7	1,432.4



ANNEXE DES COMPTES au 31 décembre 2002

2 - 1 - 3 Filiales au 31 décembre 2002

En millions d'euros

Filiale*
Cofiroute Participations
6 à 10 Rue Troyon
92316 SEVRES CEDEX

Numéro Siret :
352 579 353 00025

CAPITAL

	2,2
Capitaux propres autres que le capital (1)	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) du dernier exercice écoulé	0,6
Résultats (bénéfice ou perte) du dernier exercice clos	1,7
Dividendes encaissés par la Société au cours de l'exercice (3)	0,5
Observations	

(*) chiffres relatifs à l'exercice 2002

(1) y compris le résultat de l'exercice

(2) il s'agit de produits financiers

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

2 - 1 - 4 - Etat d'échéance des créances :

L'ensemble des créances d'exploitation est à moins d'un an et s'élève à 69,8 M€.

2 - 1 - 5 - Provisions pour dépréciation :

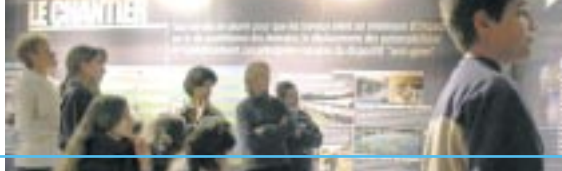
En millions d'euros

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

	Au 1.01.2002	Mouvements de l'exercice		Au 31.12.2002
		Augmentations	Diminutions	
Titres de participation	0,6	0,1		0,7
Stocks	0,3		0,1	0,2
Clients	0,3	2,4	0,3	2,4
Autres créances	2,4		2,4	
TOTAL	3,6	2,5	2,8	3,3

2 - 1 - 6 - Charges constatées d'avance :

Les charges constatées d'avance comprennent essentiellement la Redevance Domaniale pour 9,1 M€.



APPENDIX TO ACCOUNTS on december 31, 2002

2 - 1 - 3 - Subsidiaries

€ million

	SUBSIDIARY (*) Cofiroute Participations 6 - 10 Rue Troyon 92316 SEVRES CEDEX Siret: 352 579 353 00025
CAPITAL	2.2
Shareholder's equity other than capital (1)	0.5
Percentage of capital owned	99.99
Carrying value of shares owned	
Gross	2.2
Net	2.2
Outstanding loans and advances granted by the Company	
Guarantees given by the Company	
Revenues exluding tax (2) for the fiscal year	0.6
Earnings for the fiscal year	1.7
Dividends received by the Company during the fiscal year (3)	0.5
Comments	

(*) 2002 revenues

(1) including earnings

(2) interest income

(3) received by the parent company (Cofiroute Participations)

2 - 1 - 4 - Accounts receivable due dates

All operating accounts receivable are due within one year. They total €69.8 million.

2 - 1 - 5 - Provisions for impairment

€ million

The following table represents movements in provisions for impairment during the fiscal year:

	January 1, 2002	Movements for the year		December 31, 2002
		Additions	Disposals	
Equity interests	0.6	0.1		0.7
Inventories	0.3		0.1	0.2
Accounts receivable	0.3	2.4	0.3	2.4
Other receivables	2.4		2.4	
TOTAL	3.6	2.5	2.8	3.3

2 - 1 - 6 - Prepaid expenses

Prepaid expenses mainly comprise the "Redevance Domaniale" concession fee of €9.1 million.



ANNEXE DES COMPTES au 31 décembre 2002

2 - 2 – Passif

2 – 2 – 1 Capital social

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

2 – 2 – 2 Provisions pour risques et charges :

En millions d'euros

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

	Au 1.01.2002	Mouvements de l'exercice		Au 31.12.2002
		Augmentations	Diminutions	
Prov pour grosses réparations	66,6	17,7	22,4	61,9
Prov pour litiges divers	3,9	2,1	2,1	3,9
Prov pour engagements retraites (*)	0,5	0,4		0,9
Prov pour passage à l' Euro	2,1		2,1	
Prov diverses	1,7	0,1	1,5	0,3
TOTAL	74,8	20,3	28,1	67,0

(*) en complément de primes d'assurances incluses dans les charges d'exploitation pour un montant de 2,0 M€

2 – 2 – 3 Etat d'échéance des dettes :

En millions d'euros

Le poste dettes d'exploitation comprend notamment 74.9 M€ de crédit de départ de TVA sur sections en service et 48.1 M€ d'impôts différés.

	Montant brut	A moins d'un an	De plus d'un an à 5 ans au plus	A plus de 5 ans
Dettes financières	1 885,7	83,7	712,0	1 090,0
Dettes d'exploitation	223,9	223,9		
Produits constatés d'avance	5,9	0,9	3,8	1,2
TOTAL	2 115,5	308,5	715,8	1 091,2

2 – 2 – 4 Emprunts

En millions d'euros

Les emprunts obligataires sont émis à taux fixe pour 1 724,6 M€. L'emprunt bancaire BEI est émis à taux variable pour 125,0 M€. Des swaps de taux pour un notionnel de 450,0 M€ ont transformé les taux fixes en taux variables. Compte tenu des opérations de swaps et de l'emprunt BEI, la proportion des emprunts à taux variables s'établit à 31,1%.

	Montant brut	A moins d'un an	De plus d'un an à 5 ans au plus	A plus de 5 ans
Emprunts obligataires	1 724,6	59,7	708,3	956,6
Autres emprunts (BEI)	125,0			125,0
Intérêts courus	23,3	23,3		
TOTAL	1 872,9	83,0	708,3	1 081,6



APPENDIX TO ACCOUNTS on december 31, 2002

2 - 2 - Shareholder's equity and liabilities

2 - 2 - 1 Common stock

Common stock comprises 4,058,516 shares with a nominal value of €39, fully paid-up.

2 - 2 - 2 Provisions for contingencies and losses

€ million

The following table represents movements in provisions for contingencies and losses during the fiscal year:

	January 1, 2002	Movements for the year		December 31, 2002
		Additions	Disposals	
Prov for major repairs	66.6	17.7	22.4	61.9
Prov for claims	3.9	2.1	2.1	3.9
Prov for pension obligations (*)	0.5	0.4		0.9
Prov for euro changeover	2.1		2.1	
Other provisions	1.7	0.1	1.5	0.3
TOTAL	74.8	20.3	28.1	67.0

(*) in addition to the insurance premiums included under operating expenses in the amount of €2.0 million

2 - 2 - 3 Due dates of loans

€ million

Operating loans includes an initial VAT credit of €74.9 million on in-service sections and €48.1 million in deferred tax

	Gross amount	< 1 year	1-5 years	> 5 years
Financial borrowings	1,885.7	83.7	712.0	1,090.0
Operating borrowings	223.9	223.9		
Deferred income	5.9	0.9	3.8	1.2
TOTAL	2,115.5	308.5	715.8	1,091.2

2 - 2 - 4 Borrowings

€ million

Fixed coupon debentures have been issued in the amount of €1,724.6 million. The IEB loan of €125.0 million carries a variable interest rate. Interest rate swaps with a notional amount of €450.0 million transformed fixed interest rates into variable rates. Taking into account the swap transactions and the IEB loan, 31.1% of the Company's total borrowings are classified as variable-rate.

	Gross amount	< 1 year	1-5 years	> 5 years
Debentures	1,724.6	59.7	708.3	956.6
Other loans (IEB)	125.0			125.0
Accrued interest	23.3	23.3		
TOTAL	1,872.9	83.0	708.3	1,081.6



ANNEXE DES COMPTES au 31 décembre 2002

2 – 2 – 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 3,5 M€.
- Des produits financiers pour un montant net de 2,4 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.

2 – 3 – COMPTE DE RÉSULTAT

Les comptes de 2001 sont également présentés dans une version proforma incluant le reclassement de l'amortissement de caducité, des impôts différés, de la participation des salariés, pour permettre une meilleure comparaison avec les comptes de 2002.

2 – 3 – 1 Charges et produits financiers

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 d'un retournement pour 150 M€ à taux fixe le 9 juillet 2002. L'emprunt Obligataire de Novembre 1999 a fait l'objet d'un swap 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 2,6 M€ sur l'exercice 2002.

2 – 3 – 2 Résultat exceptionnel

En millions d'euros

Le résultat exceptionnel comprend les éléments suivants :

	31/12/01 (proforma)	31/12/02
Produits exceptionnels	12,7	5,6
sur opérations de gestion		1,1
sur opérations en capital	0,2	0,5
reprises sur provisions & transferts de charges	12,5	4,0
Charges exceptionnelles	10,2	13,3
sur opérations de gestion		0,4
sur opérations en capital	0,2	5,5
dotations aux amortissements & provisions	10,0	7,4
Résultat exceptionnel	2,5	-7,7

2 – 3 – 3 Impôts sur les sociétés

La charge d'impôt d'un montant de 114,8 M€ est composée :

- de l'impôt sur les sociétés engendré par le résultat courant à hauteur de 104,1 M€
- des impôts différés pour 4,2 M€
- de la contribution exceptionnelle de 3 % d'un montant de 3,1 M€ et de la contribution sociale de 3,3% d'un montant de 3,4 M€.

2 – 3 – 4 Situation fiscale latente

La Société a constitué au titre des amortissements dérogatoires une provision qui s'élève, au 31 décembre 2002, à 27,1 M€, d'où il résulte, au taux de 33,33% augmenté de la contribution de 3 %, une situation fiscale passive latente de 9,1 M€.

2 – 4 – INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

2 – 4 – 1 Engagements hors bilan

- Engagements donnés sous forme de cautions émises par les banques au nom de COFIROUTE, au profit de tiers : 0,6 M€
- Engagements reçus sous forme de cautions émises par les banques au nom de clients abonnés, au profit de COFIROUTE : 15,5 M€.

2 – 4 – 2 Effectif moyen

En millions d'euros

	Personnel salaré	Personnel mis à disposition (1)
Cadres	187	
Agents de maîtrise	329	
Collaborateurs	1 446	3
TOTAL	1 962	3

(1) concerne le Siège (personnel intérimaire)



APPENDIX TO ACCOUNTS on december 31, 2002

2 - 2 - 5 Deferred income

Deferred income mainly comprises:

- Operating rights billed to a telecommunications company, which is recognized as revenue over the duration of the agreement that granted these rights in the amount of €3.5 million.
- Net financial income of €2.4 million, corresponding to the equalization payment received when the interest rate swaps in respect of the November 1997.

- November 1999 bonds, apportioned over the duration of the loans.

2 - 3 - PROFIT AND LOSS ACCOUNT

A pro forma version of the 2001 accounts is also presented, including the reclassification of amortization of construction financing, deferred tax and employee profit sharing, in order to facilitate comparison with the 2002 accounts.

2 - 3 - 1 Net finance charges / income

The debenture issued in October 2001 for an amount of €300 million at a fixed rate of interest was subject to a variable rate swap transaction in 2001 and a reversal to fixed rate on July 9, 2002 in the amount of €150 million. The debenture issued in November 1999 was subject to a total fixed to variable rate swap on December 24, 2001. The swap transactions that were performed in 1999 and 2001 yielded total savings of €2.6 million in 2002.

2 - 3 - 2 Exceptional items

€ million

Exceptional items comprise the following:

	31/12/01 (proforma)	31/12/02
Exceptional revenues	12.7	5.6
Management operations		1.1
Capital operations	0.2	0.5
Provision reversals and expense transfers	12.5	4.0
Exceptional expenses	10.2	13.3
Management operations		0.4
Capital operations	0.2	5.5
Depreciation, amortization and provisions	10.0	7.4
Exceptional items	2.5	-7.7

2 - 3 - 3 Corporate income tax

The corporate income tax charge of €114.8 million, includes:

- corporate income tax arising on income from recurring operations: €104.1 million
- deferred tax of €4.2 million
- an exceptional contribution of 3% (€3.1 million) and a social tax contribution of 3.3% (€3.4 million).

2 - 3 - 4 Latent tax position

The Company has set aside a provision for excess tax depreciation which at December 31, 2002 totaled €27.1 million, yielding a rate of 33.33% supplemented by the 3% contribution, a latent tax liability of €9.1 million.

2 - 4 - ADDITIONAL INFORMATION

2 - 4 - 1 Off-balance sheet commitments

- Commitments given in the form of guarantees issued by banks in the name Cofiroute, in favor of third parties: €0.6 million.
- Commitments received in the form of guarantees issued by banks in the name of subscription customers, in favor of Cofiroute: €15.5 million.

2 - 4 - 2 Average workforce

€ million

	Employees	Personnel made available (1)
Executives	187	
Supervisory	329	
Other clerical and manual	1,446	3
TOTAL	1,962	3

(1) Head office (temporary employees)



ANNEXE DES COMPTES au 31 décembre 2002

● Résultats des cinq derniers exercices

Nature des indications	1998	1999	2000	2001	2002
1. SITUATION FINANCIERE EN FIN D'EXERCICE					
Capital social	154 679 194	154 679 194	158 282 124	158 282 124	158 282 124
Nombre d'actions émises	4 058 516	4 058 516	4 058 516	4 058 516	4 058 516
2. RESULTAT GLOBAL DES OPERATIONS EFFECTUEES					
Chiffre d'affaires	709 988 000	758 702 999	788 962 601	740 813 796	787 098 646
Bénéfice avant impôts, participation des salariés, amortissements et provisions	335 734 182	372 520 665	390 117 576	429 776 875	452 478 797
Impôt sur les bénéfices à 33,33 %	74 959 743	86 839 067	94 178 736	96 708 539	104 107 072
Contributions supplémentaires sur l'impôt société	18 739 936	17 367 813	12 500 618	8 828 894	6 533 566
Bénéfices après impôts, contribution, participation des salariés, amortissements et provisions	136 122 880	174 875 755	188 956 764	195 128 442	215 768 279
Montant des Bénéfices distribués	68 120 717	95 282 383	102 954 471	105 521 416	116 479 409
Dettes à long terme	1 304 430 016	1 578 794 091	1 504 805 501	1 734 022 063	1 802 007 360
Coût de revient de la concession	3 312 030 978	3 581 608 831	3 749 068 519	4 058 277 615	4 279 084 434
3. RESULTAT DES OPERATIONS REDUIT A UNE SEULE ACTION					
Bénéfice après impôt et participation des salariés mais avant amortissement et provisions	58,41	64,80	68,43	78,48	82,82
Bénéfice après impôt et participation des salariés, amortissements et provisions	33,54	43,09	46,56	48,08	53,16
Dividende versé à chaque action	16,78	23,48	25,37	26,00	28,70
4. PERSONNEL					
Effectif moyen des salariés employés pendant l'exercice	1 945	1 904	1 928	1 981	1 962
Montant de la masse salariale	49 397 003	50 106 747	53 654 361	56 100 117	57 245 897
Montant des sommes versées au titre des avantages sociaux	22 902 845	23 843 803	25 059 804	25 082 735	26 605 385



APPENDIX TO ACCOUNTS on december 31, 2002

● Results for the last five years

Type of indications	1998	1999	2000	2001	2002
1. FINANCIAL POSITION AT YEAR-END					
Capital stock	154,679,194	154,679,194	158,282,124	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					
Revenue	709,988,000	758,702,999	788,962,601	740,813,796	787,098,646
Profit before tax, employee profit sharing, depreciation, amortization and provisions	335,734,182	372,520,665	390,117,576	429,776,875	452,478,797
Corporate income tax at 33.33%	74,959,743	86,839,067	94,178,736	96,708,539	104,107,072
Additional corporate income tax contributions	18,739,936	17,367,813	12,500,618	8,828,894	6,533,566
Profit after tax, employee profit sharing, depreciation, amortization and provisions	136,122,880	174,875,755	188,956,764	195,128,442	215,768,279
Dividend distribution	68,120,717	95,282,383	102,954,471	105,521,416	116,479,409
Long-term debt	1,304,430,016	1,578,794,091	1,504,805,501	1,734,022,063	1,802,007,360
Cost of the concession	3,312,030,978	3,581,608,831	3,749,068,519	4,058,277,615	4,279,084,434
3. EARNINGS PER SHARE					
Earnings before tax, employee profit sharing, depreciation, amortization and provisions	58.41	64.80	68.43	78.48	82.82
Earnings before tax, employee profit sharing, depreciation, amortization and provisions	33.54	43.09	46.56	48.08	53.16
Dividend per share	16.78	23.48	25.37	26.00	28.70
4. STAFF					
Average workforce during the year	1,945	1,904	1,928	1,981	1,962
Payroll	49,397,003	50,106,747	53,654,361	56,100,117	57,245,897
Social charges and benefits	22,902,845	23,843,803	25,059,804	25,082,735	26,605,385



ANNEXE DES COMPTES au 31 décembre 2002

Tableau de financement exercice 2002 En millions d'euros

	2002	2001
OPERATIONS LIEES A L'ACTIVITE		
Capacité d'autofinancement (hors transferts de charges)	318	287
Variation du besoin en fonds de roulement	55	94
A. Flux provenant de l'activité	373	381
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT		
Immobilisations	-220	-289
Subventions d'investissement	1	1
Cessions d'immobilisations	1	
B. Flux provenant de l'investissement	-218	-288
OPERATIONS DE FINANCEMENT		
Dividendes	-111	-110
Emprunts et avances	130	306
Remboursements d'emprunts et avances	-78	-164
C. Flux provenant du financement	-59	32
Variation de trésorerie (A + B + C)	96	125
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	154	29
Trésorerie à la clôture de l'exercice	250	154



APPENDIX TO ACCOUNTS on december 31, 2002

Cash flows of financial year 2002

€ million

2002

2001

OPERATING ACTIVITIES

Cash flow excluding transfer of charges

318

287

Variation in working capital requirements

55

94

A. Net cash inflow from operating activities

373

381

INVESTING ACTIVITIES

Fixed assets

-220

-289

Investment grants

1

1

Fixed asset disposals

1

B. Net cash outflow from investing activities

-218

-288

FINANCING ACTIVITIES

Dividends

-111

-110

Loans and advances

130

306

Reimbursement of loans and advances

-78

-164

C. Net cash in (/out)flow from financing

-59

32

Change in cash position (A + B + C)

96

125

Cash at the beginning of the year

154

29

Cash at the end of the year

250

154



MAZARS & GUERARD

Le Vinci – 4, Allée de l'Arche
92075 – LA DEFENSE CEDEX

RSM SALUSTRO REYDEL

8, avenue Delcassé
75378 - PARIS CEDEX 08

RAPPORT GENERAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES ANNUELS

EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2002

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2002 sur :

- le contrôle des comptes annuels de la société COFIROUTE, tels qu'ils sont joints au présent rapport,
- les vérifications spécifiques et les informations prévues par la loi.

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

1. OPINION SUR LES COMPTES ANNUELS

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

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

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 1 de l'annexe – Règles et méthodes d'évaluation - qui expose plusieurs changements de méthodes comptables relatifs à la présentation des comptes annuels dont celui afférent aux amortissements de caducité.

2. VERIFICATIONS ET INFORMATIONS SPECIFIQUES

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

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du conseil d'administration, et dans les documents adressés aux actionnaires sur la situation financière et les comptes annuels.

Paris, le 26 mars 2003
Les commissaires aux comptes

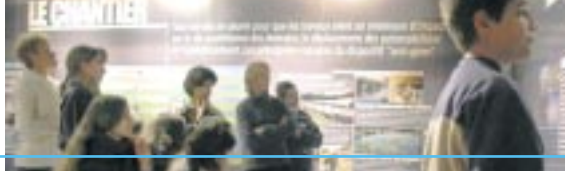
MAZARS & GUERARD

RSM SALUSTRO REYDEL

Xavier CHARTON

Benoît LEBRUN

Michel BERTHET



MAZARS & GUERARD

Le Vinci – 4, Allée de l'Arche
92075 – LA DEFENSE CEDEX

RSM SALUSTRO REYDEL

8, avenue Delcassé
75378 - PARIS CEDEX 08

GENERAL REPORT OF THE AUDITORS ON ANNUAL FINANCIAL STATEMENTS

FINANCIAL YEAR ENDING ON DECEMBER 31, 2002

In compliance with the mission entrusted us by your shareholders at their annual meeting, we hereby present our report for the financial year ending on December 31, 2002 on:

- The examination of annual financial statements for COFIROUTE, as attached to this report,
- Specific checks and information required by law.

The annual financial statements were approved by the board of directors. It is our duty, on the basis of our audit, to express an opinion on these accounts.

1. OPINION ON ANNUAL FINANCIAL STATEMENTS

We conducted our audit according to professional standards applicable in France ; these standards require application of diligence resulting in the reasonable assurance that the annual financial statements contain no major anomaly. An audit consists of inspecting, by sample, the conclusive elements justifying the data contained in these financial statements. It is also a matter of appreciating the accounting policies applied and the significant estimates assumed in the closing of accounts and to assess their overall presentation. We believe that our checks provide a reasonable basis for the opinion expressed below.

We certify that the annual financial statements are, with regard to French accounting rules and principles, fair and give a faithful image of the result of operations in the past year as also of the financial situation and assets of the company at the end of that year.

Without putting the above opinion into question, we would draw your attention to note 1 of the notes – Accounting policies – which exposes several changes in accounting methods relating to the presentation of annual financial statements including the method relating to lapsing depreciation.

2. CHECKS AND SPECIFIC INFORMATION

In compliance with professional standards in France we also performed the specific verifications stipulated by the law.

We have no observation to make on the fairness and consistency with annual financial statements of information provided in the board of directors' management report, and in documents sent to shareholders concerning the financial position and annual financial statements.

Paris, March 26, 2003
The auditors

MAZARS & GUERARD

RSM SALUSTRO REYDEL

Xavier CHARTON

Benoît LEBRUN

Michel BERTHET

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 - Rédaction : Sylvie Diacre

Crédit photos/*Photography* : Benoit Voisin - Patrick Tohier - Jean Zindel/Cofiroute - DR





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