

2003
Rapport annuel





Sommaire



- Le conseil d'administration
- Le comité exécutif
- L'éditorial
- La stratégie

Les performances économiques et sociales

Page 10

- La gouvernance d'entreprise
- La politique financière
- Trafic et péage
- L'entreprise en mouvement

L'aménagement des territoires

Page 20

- Le réseau interurbain
- L'A86
- Les travaux sur le réseau en service
- L'environnement

L'exploitation du réseau

Page 32

- La fluidité du trafic
- La sécurité du personnel et de ses clients

La construction d'une marque de référence

Page 40

- La qualité du service
- L'international
- Les nouvelles technologies

Exercice 2003

Page 50



Le conseil d'administration

au 18 mars 2004

Henri Cyna
président d'honneur

Guy Maillard
président d'honneur

Maurice Durand-Dubief
président honoraire

Henri Stoff
président-directeur général

Eiffage
représentée par
Jean-François Roverato

VINCI Concessions
représentée par
David Azema

Jean-François Poupinel
président d'honneur

VINCI
représentée par
Antoine Zacharias

Sogepar
représentée par
Bernard Huvelin

VINCI Construction
représentée par Roger Martin

Paribas Participations
représentée par
Olivier de Vregille

Société Générale
représentée par
Pierre-Jean Brenugat

Colas
représentée par Alain Dupont

Patrick Faure



Le comité exécutif

au 5 avril 2004

Henri Stouff
président-directeur général

Odile Georges-Picot
directeur général délégué
concessions et développement

Jean-Marc Charoud
directeur général délégué
construction et services

Jean-François Bourdeau
directeur des ressources humaines

Pierre Duprat
directeur de la communication

Christian Heurtebis
directeur du développement

André Broto
directeur de la construction

Jérôme Geoffray
directeur des systèmes opérationnels

Patrick Paris
directeur financier

Jean-Marc Charoud
directeur de l'exploitation

Odile Georges-Picot
directeur juridique et de la qualité
secrétaire général

Commissaires aux comptes au 31 décembre 2003

MAZARS & GUERARD
Le Vinci, 4, allée de l'Arche
92075 Paris La Défense Cedex

RSM SALUSTRO REYDEL
8, allée Delcassé
75378 Paris Cedex 8



L'éditorial



Mobiliser la performance de l'entreprise au service de ses clients en assumant pleinement sa responsabilité d'aménageur des territoires : telle est l'ambition de Cofiroute. L'année 2003 et les premiers mois de 2004 sont à l'image de cette dynamique de progrès continu.

La performance économique de Cofiroute en est la traduction, attestée par la progression continue de son chiffre d'affaires, + 3,6 % en 2003, et de son résultat, qui en dépit des difficultés rencontrées en Allemagne pour le projet Toll Collect, atteint cette année 220 millions d'euros.

En France, Cofiroute a poursuivi son ambitieux programme d'extension et de modernisation de son réseau avec l'ouverture d'une nouvelle section de 32 kilomètres sur l'A85, le redémarrage très attendu des travaux sur l'A28 entre Ecommoy et Montabon, après six ans de procédures, la mise en service d'une troisième voie sur 50 kilomètres



supplémentaires de l'A10 et le creusement du premier tunnel de l'A86, en vue d'une mise en service de l'ouvrage en 2007.

La signature avec l'Etat, début 2004, d'un avenant au contrat de concession du réseau interurbain et d'un contrat de plan pour la période 2004-2008, permet désormais d'inscrire la stratégie de développement dans un cadre clair et pérenne. Fondé notamment sur des mesures objectives de la qualité – une première pour le secteur autoroutier en France –, le partenariat renouvelé avec l'Etat donne à Cofiroute la visibilité nécessaire pour mieux répondre dans la durée aux attentes de ses publics et clients.

Autre appui majeur dans cette dynamique de progrès, Cofiroute est depuis le 15 janvier 2004 la première société d'autoroutes française à être certifiée pour l'exploitation de la totalité de son réseau en service. La certification ISO 9001 : 2000 valorise le capital accumulé depuis des années par Cofiroute autour de la culture du client, et structure ses efforts permanents pour optimiser la performance de ses organisations et la qualité de ses prestations – en réponse notamment aux exigences premières de sécurité et de fluidité.

La certification est aussi un atout supplémentaire à l'international, où

Cofiroute continuera à valoriser son expertise d'exploitation d'infrastructures de transport, comme en témoigne le contrat d'exploitation de la traversée routière de la Tamise à Dartford, à l'est de Londres, signé début 2003.

Ces succès de Cofiroute s'expliquent largement par la stabilité d'actionnaires puissants qui lui accordent leur confiance et accompagnent son développement depuis plus de 30 ans.

Henri Stoff
Président-directeur général



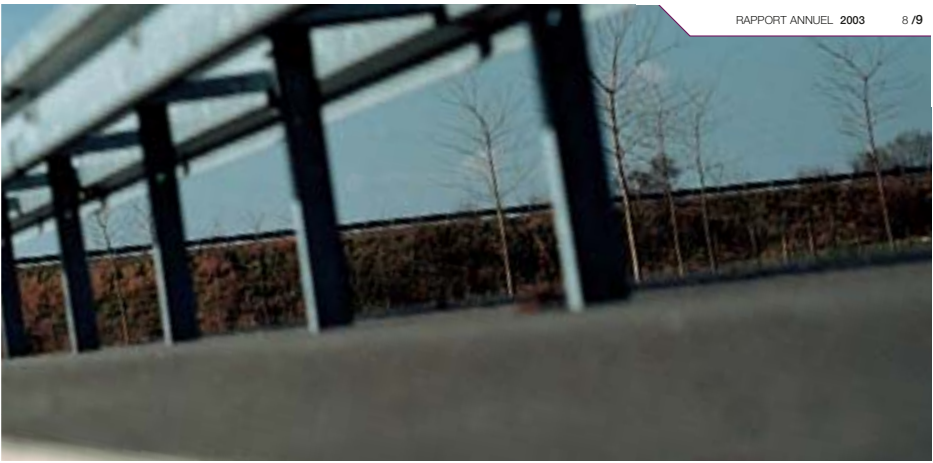
La stratégie

Cofiroute est à ce jour la seule société d'autoroutes entièrement privée en France. Depuis plus de 30 ans elle a su construire un modèle original de développement fondé sur la conception, le financement, la construction et l'exploitation de 928 km d'autoroutes à l'ouest de la France.

La récente actualisation du contrat de concession interurbain ainsi que l'établissement d'un nouveau contrat de plan quinquennal (2004-2008), permettent à Cofiroute de disposer d'une visibilité enviable et nécessaire, susceptible de guider sereinement le développement de l'entreprise.

L'investissement prévu de 700 millions d'euros par an au cours des années 2005-2007, est à la mesure des demandes croissantes de nos différents clients dans les domaines du développement économique des territoires, de la protection de l'environnement et du cadre de vie et enfin de la sécurité des automobilistes et des riverains.

Mais cet équilibre, créateur de valeur pour l'actionnaire, l'automobiliste et les collectivités locales, ne peut être durable que si Cofiroute se donne les moyens de l'entretenir.



La stratégie consiste ainsi à construire les conditions pour un développement économique maîtrisé et un service de qualité à la collectivité, faisant durablement de Cofiroute la référence de l'entreprise de service au public.

La société s'engage à une transparence totale vis-à-vis de ses actionnaires et de l'autorité concédante, plus d'exigences dans le domaine de l'accueil, du bien-être et des services aux clients, la poursuite des efforts de rationalisation des structures et de l'organisation de l'entreprise, une plus grande sélectivité des projets de développement recentrés sur l'exploitation

d'infrastructures et d'ouvrages à péage, la recherche de partenariats avec d'autres opérateurs de mobilité ou d'experts en nouvelles technologies et enfin le renforcement de la confiance des actionnaires pour poursuivre et accélérer le développement du réseau interurbain ainsi que le bouclage de l'A86.

Pour atteindre ces objectifs Cofiroute s'attachera à renforcer les quatre atouts dont elle s'est munie :

- une gestion économique et financière rigoureuse
- un engagement qualité sans égal dans le secteur autoroutier, à travers

la récente certification ISO 9001 : 2000 et le cahier des charges qui fixe des indicateurs précis dans le domaine de l'exploitation

- une démarche développement durable qui guide l'action de l'entreprise, en particulier dans le domaine de l'aménagement des territoires
- une culture de l'innovation qui pérennise son développement.

La clarté de cet engagement ainsi que la détermination de Cofiroute contribueront à renforcer durablement la visibilité et l'efficacité de l'action, au bénéfice des territoires desservis, des automobilistes et des actionnaires de l'entreprise.



Les performances économiques et sociales



La gouvernance d'entreprise

■ Les organes de contrôle

Afin de garantir la transparence et le contrôle régulier sur les comptes, Cofiroute a intégré les principes de la gouvernance d'entreprise.

Cofiroute s'est dotée d'instances : les comités technique et financier, exécutif, de pilotage d'investissement et de management.

Le principe de gouvernance connaît aujourd'hui un développement progressif qui s'ancre sur des bases solides. Le processus de contrôle budgétaire, la responsabilisation des opérationnels et la transmission des informations au sein de l'entreprise s'en trouvent améliorés.

Cofiroute s'engage à conduire une gestion responsable et performante de ses activités vis-à-vis de ses actionnaires et de l'Etat.

L'entreprise délégataire de service public rend compte de ses obligations à son autorité de tutelle, l'Etat, à travers des rapports d'exécution des contrats de concession interurbain et A86 d'une part, et le suivi de son contrat de plan, d'autre part.

Cofiroute évalue et rend compte fidèlement de sa situation, de ses performances et de sa démarche d'amélioration continue.





-> A85 entre Villefranche-sur-Cher et Saint-Romain-sur-Cher

Le conseil d'administration

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

Le conseil d'administration délibère sur toutes les questions majeures de la vie du Groupe, en particulier les grandes orientations stratégiques. En 2003, il s'est réuni cinq fois, et le taux moyen de participation a atteint 94 %.

Un règlement du conseil sera proposé aux administrateurs en 2004.

En 2003, le Conseil a notamment :

- approuvé les comptes de l'exercice 2002, les comptes semestriels 2003, et examiné les comptes prévisionnels pour 2003 à l'occasion des différents recalages budgétaires ;
- approuvé la politique de financement de l'entreprise et notamment l'émission d'un emprunt obligataire d'un montant de 600 millions d'euros sur 15 ans ;
- débattu des principaux projets en cours :
 - l'avenant au contrat de concession,
 - le contrat de plan pour le réseau interurbain,
 - la gestion du chantier et du contrat de concession de l'autoroute A86 à l'Ouest,
 - le projet Toll Collect en Allemagne ;
- examiné l'activité de l'entreprise et en particulier la politique en matière de sécurité du personnel et de ses clients.

La politique financière



Une croissance continue dans un contexte difficile

Les résultats de l'année 2003 s'inscrivent dans la continuité des années précédentes et la croissance observée, dans un environnement économique plus difficile, prouve la solidité de l'entreprise.

2003 a été l'année de préparation à la mise en place des nouvelles normes comptables, conduisant Cofiroute à calquer ses propres modalités d'application sur les usages majoritairement en vigueur actuellement dans le secteur d'activité.

Le chiffre d'affaires 2003 s'élève à 829 millions d'euros (801 millions d'euros en 2002) soit une progression de 3,6 % à périmètre constant*. Les recettes de péage ont progressé de 3,5 % à 815 millions d'euros, sous l'effet d'une croissance de trafic à niveau stable de 1,3 % et d'une hausse tarifaire de 1,7 %. Le résultat net de Cofiroute est de 220 millions d'euros, en progression de 2,1 % par rapport à 2002 (216 millions d'euros).

> Barrière de Saint-Arnoult-en-Yvelines



La croissance de l'excédent brut d'exploitation (EBE) de 6,9 %, valeur supérieure à celle du chiffre d'affaires et surtout le résultat d'exploitation qui croît de plus de 12 %, montrent la solidité des fondamentaux de l'entreprise. Les incertitudes liées au projet Toll Collect ont conduit Cofiroute à prendre la décision de provisionner 70 millions d'euros correspondant à la totalité de ses engagements financiers. En dépit de cette provision, des produits non récurrents à hauteur de 33 millions d'euros permettent un accroissement du résultat net.

Ainsi les performances de Cofiroute, qui se situent à un haut niveau, placent l'entreprise parmi les plus performantes sur le marché européen.

Une maîtrise rigoureuse de l'endettement

Malgré une progression continue des investissements réalisés, la croissance de l'endettement est maîtrisée. Grâce à l'autofinancement dégagé suite à la bonne rentabilité de l'entreprise, l'endettement net ne croît que très faiblement à 1 699 millions d'euros (1 636 millions d'euros en 2002) et le ratio endettement net/capitaux propres (gearing) à 151 % (160 % en 2002) est l'un des plus bas du secteur.

Les capitaux propres en croissance régulière, soit 1 125 millions d'euros (1 025 millions d'euros en 2002) illustrent la capacité de

l'entreprise à financer des investissements importants. Cette tendance permet à Cofiroute de conserver la confiance des investisseurs européens, comme l'appel au marché effectué cette année l'a démontré.

Une stratégie financière dynamique

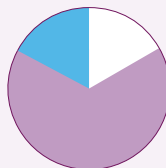
Grâce à la qualité et la régularité de ses résultats passés ainsi qu'à sa notation A+ (Standard and Poor's), Cofiroute a émis en avril 2003 un emprunt obligataire dans des conditions favorables auprès d'investisseurs représentant plusieurs places européennes. Le montant initial de 400 millions d'euros a été abondé de 200 millions d'euros supplémentaires, eu égard au succès de l'émission.

En vue d'optimiser la gestion de ses financements et de profiter de la baisse des taux, Cofiroute a effectué plusieurs swaps de taux en 2003 portant sur un montant total de 600 millions d'euros. Ainsi Cofiroute bénéficie d'un endettement à taux variable de 1 175 millions d'euros en fin d'année. La dette à taux fixe représente 78 % de la dette nette.

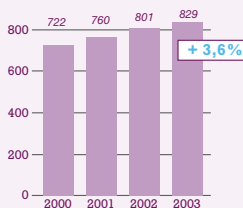
Dans le cadre de financements obtenus auprès de la Banque Européenne d'Investissement (BEI), Cofiroute dispose toujours, après un tirage de 75 millions d'euros en mars 2003, d'une enveloppe de 200 millions d'euros non utilisée.

Actionnaires
actionnaires détenant plus de 5 % du capital

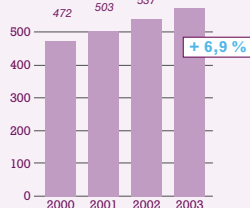
- VINCI Concessions : 65,34 %
- Eiffage : 16,99 %
- Colas : 16,67 %



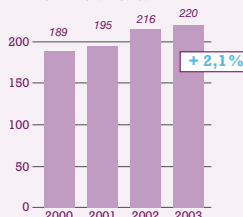
Chiffre d'affaires*
en millions d'euros



Excédent brut d'exploitation
en millions d'euros



Bénéfice net
en millions d'euros



Endettement net / capitaux propres (gearing)



* le chiffre d'affaires comprend dorénavant les recettes de péages, les redevances des sous-concessions et les produits télécoms.

Trafic et péage

En 2003, le trafic sur le réseau Cofiroute se caractérise par une croissance modérée. Cette évolution est contrastée à la fois en fonction des périodes de l'année et sur les différentes parties du réseau. Elle est également marquée par l'augmentation de la fréquentation des voies à péage automatique.



> Barrière de péage de Dartford (Angleterre)

■ Une croissance modérée

Sur le réseau Cofiroute en service au 1^{er} janvier 2003, soit 894 km, le trafic moyen de l'année s'établit à 280 284 véhicules/jour. Le trafic connaît néanmoins une grande disparité suivant les sections. Le trafic du tronçon commun A10/A11 près de Paris a été, en 2003, de 81 800 véhicules/jour (l'un des trafics les plus élevés de France), alors que la fréquentation atteint seulement 3 335 véhicules/jour sur la section Vivy-Bourgueil sur l'A85, soit 25 fois moins.

La croissance modérée du trafic de 1,3 % en 2003, est inférieure à la moyenne de 2,6 % mesurée sur les dix dernières années. Elle s'explique par la conjonction de trois événements indépendants.

Un contexte économique défavorable

Le trafic autoroutier a été impacté par la faible croissance économique française (0,2 % pour 2003 suivant les chiffres de l'INSEE), notamment au premier trimestre, qui a marqué le creux de l'activité pour la zone Euro et la France.

Des chutes de neige importantes en janvier

Le trafic du début de l'année a été perturbé par les intempéries neigeuses du 4 et 5 janvier (pertes estimées à 84 000 véhicules), et par l'annonce préventive faite par Cofiroute de limiter les déplacements les journées du 30 janvier au 2 février.

Un trafic estival modéré

La moindre fréquentation du réseau par des touristes français et étrangers durant l'été

s'explique notamment par les intempéries dans le sud-ouest et le sud de la France (tempêtes et feux de forêts) ainsi qu'une canicule exceptionnelle.

Concernant la répartition par types de véhicules la croissance a été de + 1,4 % pour les automobiles (véhicules légers), et de 0,6 % pour les poids lourds.

■ Des résultats contrastés

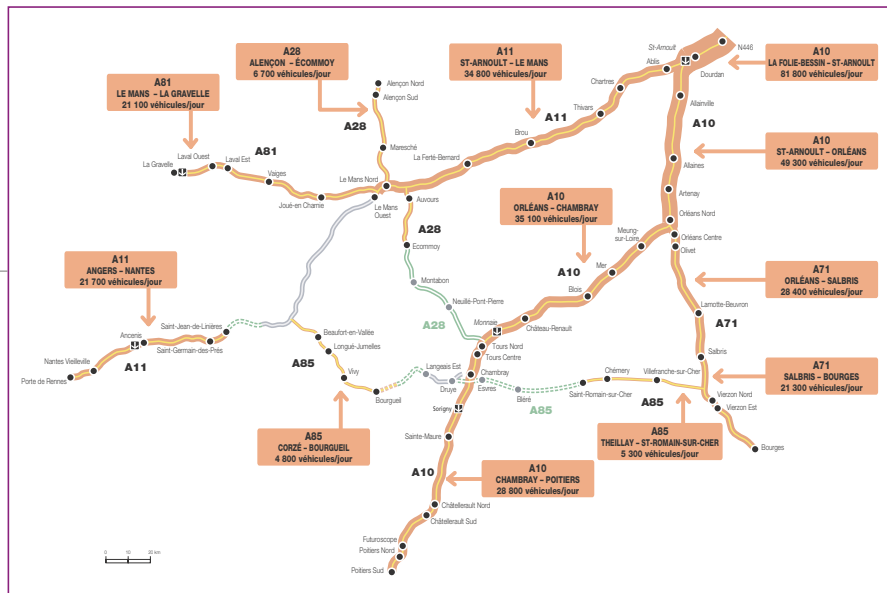
La croissance du trafic, marquée par ces différents événements a connu de brusques variations au cours de l'année. Après un premier trimestre décevant, 3,1 %, le second trimestre connaît une forte croissance de 4,5 %. Les derniers mois affichent la moyenne annuelle de la croissance soit 1,3 % après une période estivale modérée de 1,0 %.

La fréquentation est également contrastée sur les différents axes du réseau.

Les sections à croissance forte concernent pour la plupart les ouvertures les plus récentes. Soit parce qu'elles n'ont pas encore atteint leur seuil de maturité, soit parce qu'elles bénéficient "d'effets de réseau" du fait de leur localisation :

- l'A71 (Orléans/Bourges) + 3,4 %, qui bénéficie de l'achèvement de l'A20 (Vierzon/Toulouse)
- l'A28 (Ecommoy/Alençon Nord) + 8,8 %
- l'A85 (Chantemerles/Bourgueil) + 13,0 %.

D'autres sections connaissent, en revanche, une croissance plus faible comme Ponthévrard/Poitiers-Sud sur l'A10, 0,3 %, Ponthévrard/Le Mans-Ouest sur l'A11, 0,9 %, Angers/Nantes sur l'A11, 1,4 % et Le Mans/La Gravelle sur l'A81, 1,2 %.



Enfin, sur la section Villefranche-sur-Cher/Saint-Romain-sur-Cher ouverte le 13 décembre 2003 (le trafic a été gratuit du 13 au 19 décembre), les vingt jours d'exploitation de 2003 affichent une fréquentation de 3 500 véhicules/jour.

Un trafic plus fluide

L'introduction de voies entièrement automatiques, en réponse à une attente des automobilistes, permet de rendre le trafic toujours plus fluide et favorise une meilleure adaptation aux conditions de circulation.

Les systèmes de paiement automatiques connaissent une progression rapide. Le trafic Liber-t augmente de 36 % par rapport à 2002 et atteint un taux de pénétration de 11,7 % sur l'année et de 13,8 % sur le dernier trimestre. Le taux de pénétration de Liber-t montre par ailleurs une saisonnalité très marquée avec seulement 8 % au mois d'août.

Tarifs et moyens de paiement

En 2003, l'Etat a décidé d'augmenter les tarifs de Cofiroute de 1,7 %, le 1^{er} février 2003. Cette hausse tarifaire sert à financer la construction, l'élargissement et l'entretien du réseau sans recours au financement public. En effet Cofiroute réalise en moyenne depuis cinq ans, 300 millions d'euros de travaux par an pour étendre et moderniser son réseau.

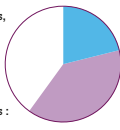
En 2003 les moyens de paiement par cartes bancaires atteignent 39 %, et baissent pour la première fois depuis la mise en service de ce système. Ceci s'explique par la montée en puissance du télépéage Liber-t qui tend à s'y substituer en partie.

La part des paiements immédiats (espèces, chèques, devises, chèques vacances) quant à elle régresse légèrement à 21%. Les abonnements magnétiques se maintiennent à un niveau inchangé de 22 % ; il en est de même pour les cartes accréditatives et pétrolières 11 %.

> Trafic 2003

Modes de paiement 2003

- Espèces, chèques, devises : 21,2 %
- Cartes bancaires : 38,8 %
- Abonnements et cartes accréditatives : 40 %



L'entreprise en mouvement

La politique sociale de Cofiroute permet à l'entreprise de s'adapter toujours plus rapidement à ses nouveaux défis tout en favorisant les conditions de travail et l'évolution des collaborateurs. Dans ce contexte, le nouvel accord sur la réduction du temps de travail, l'accord sur les salaires et la mise en place de la charte informatique ont largement contribué en 2003 à l'avancée de la réorganisation.

> Signature du
nouvel accord



Le nouvel accord d'entreprise sur l'aménagement du temps de travail

Le 14 novembre 2003, la direction de Cofiroute et les organisations syndicales CGT, FO, SGPA, SUD (représentant près de 75 % du personnel collaborateur) ont signé l'accord d'entreprise sur l'aménagement et la réduction du temps de travail du personnel collaborateur. Cet accord intervient après la dénonciation, le 5 février 2003, de l'accord signé le 9 mai 2001.

> Intervention d'un agent
routier sur l'A71



L'un des points principaux porte sur la création de comités de suivi dans les secteurs de l'exploitation. Cinq comités placés sous la responsabilité du chef de secteur, composés de représentants des syndicats signataires et des membres du personnel, sont chargés de veiller à la bonne application de l'accord.

Cette décentralisation du dialogue social est une étape importante du déploiement de la politique de responsabilisation des secteurs initiée depuis plusieurs années.

Par ailleurs les négociations salariales ont abouti à une revalorisation des salaires pour les ALC (agents de liaison et de communication) et à une revalorisation des primes de vacances pour les rémunérations les moins élevées.

Ces accords s'inscrivent dans un cycle de négociations visant la rénovation des textes réglementant l'organisation du travail. Le règlement intérieur ainsi que la convention collective seront des points importants de la vie sociale de l'entreprise en 2004.

Des outils au service du changement

Le programme de formation 2003 s'inscrit dans la continuité des années précédentes et accompagne le projet de réorganisation de l'exploitation. En consacrant 3,9 % de sa masse salariale à la formation en 2003, Cofiroute fait partie des entreprises de référence sur le plan national. Une grande partie du budget a été consacrée à la



> Local de surveillance de la barrière de Saint-Armout-en-Yvelines

formation des agents de maîtrise (plus de 13 000 heures en 2003), leur programme incluant notamment un module spécifique sur la sécurité.

A la suite et en complément des formations, 49 groupes de travail rassemblant l'encadrement et les agents de maîtrise ont été constitués dans les cinq secteurs. Leur objectif est d'établir un bilan et de mettre en place des plans d'actions complémentaires pour améliorer au quotidien les processus et méthodes de travail.

Les receveurs ont reçu quant à eux une formation spécifique liée à la mise en place des VACM (voies automatiques à cartes magnétiques), soit près de 2 000 heures en 2003.

La gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC), véritable outil de gestion du potentiel humain de l'entreprise, s'est poursuivie en 2003. Les actions ont porté plus précisément sur la préparation de la mise en place d'un système d'appréciation des salariés. Plusieurs catégories de salariés, les cadres du comité de management et les agents de maîtrise font déjà partie de ce dispositif qui sera étendu à l'ensemble de l'effectif des cadres en 2004.

Les nouvelles technologies au service de tous

Cofiroute souhaite que chaque personne de l'entreprise bénéficie des évolutions informatiques pour optimiser son travail.

En 2003 l'accès à l'information pour tous a été largement favorisé par le développement de livelink, progiciel qui permet le partage des informations et la gestion documentaire.

Le nouvel intranet de Cofiroute (Cofiwweb) a été mis en service en juillet 2003 avec un accès simplifié à l'information et une mise à jour décentralisée en temps réel. La gestion des factures a été facilitée par la mise en place d'un système de traitement électronique.

Enfin, la charte informatique, publiée en 2003 préconise les bons réflexes et informe les utilisateurs des moyens de contrôle et de protection mis en place par la direction des ressources humaines et la direction des systèmes opérationnels.





L'aménagement des territoires



Le réseau interurbain

Le redémarrage des travaux sur l'A28 et l'inauguration d'une nouvelle section sur l'A85 marquent en 2003 l'engagement durable de Cofiroute au service d'une politique d'aménagement concerté et respectueuse de notre cadre de vie, sur l'ensemble de son réseau interurbain.

Cofiroute exploite un réseau de 928 km et consacre chaque année en moyenne 300 millions d'euros aux travaux depuis 1995. La croissance du linéaire de voies en service est de 25 % en 7 ans et fait de Cofiroute l'un des aménageurs les plus dynamiques du territoire français. Le maillage très fin exploité par Cofiroute correspond à 12 % du réseau national concédé et s'étend sur six grandes liaisons (A86 inclus) dans l'ouest de la France.

Cofiroute, première société privée concessionnaire, compte la plus forte proportion d'autoroutes de deuxième génération qui connaissent des faibles trafics compris entre 3 000 et 7 000 véhicules par jour.

Le déblocage de l'A28

Le transfert de quelques arbres abritant le scarabée Pique-prune sur le tronçon Ecommoy-Montabon a marqué, en 2003, le déblocage des travaux de l'autoroute A28. Les arbres ont pu être transférés hors des emprises de l'autoroute complétant ainsi les mesures d'atténuation prises pour réduire l'impact de l'autoroute sur l'espèce *osmoderma eremita*, protégée par des conventions internationales. Cet événement met fin à six années de procédures et d'études scientifiques : depuis le dépôt d'une plainte devant la commission européenne en juillet 1997, jusqu'à l'avis motivé émis par cette

> Le réseau en construction





10 ans d'archéologie

- Cofiroute a réalisé un premier bilan décennal des investigations archéologiques menées sur les sections en construction (A28 et A85) pour la période 1993 à 2003. 261 km ont fait l'objet de diagnostics et de fouilles pour un montant total de 26,7 millions d'euros dans les régions Centre et Pays de la Loire.

Les fouilles achevées pour 70 sites sur 79, ont révélé des zones remarquables et ces prospections ont permis d'accroître la connaissance du patrimoine culturel de ces régions.

dernière en décembre 2001, portant sur les opérations de remembrement connexes aux travaux de l'A28. Le démarrage des travaux est prévu au printemps 2004, en vue d'une mise en service de la section en 2006.

Le lancement des travaux du tronçon Tours-Montabon (42 km) a eu lieu au printemps 2003. Parallèlement, à la demande du conseil général d'Indre-et-Loire, Cofiroute anticipe la construction de l'échangeur de Neuillé-Pont-Pierre pour une mise en service simultanée avec la nouvelle section en 2006. En réalisant ce nouvel axe Tours-Le Mans, Cofiroute contribue à satisfaire, le plus tôt possible, les objectifs de développement économique des collectivités locales.

L'inauguration de l'A85

Le 12 décembre 2003, la nouvelle section d'autoroute (22 km) reliant Villefranche-sur-Cher et Saint-Romain-sur-Cher, sur l'A85, a été inaugurée en présence du préfet de Loir-et-Cher, Marc Cabanne, du député Patrice Martin-Lalande et du sénateur et président de l'association des maires du Loir-et-Cher, Jacqueline Gourault.

Ce tronçon s'inscrit dans la continuité de la construction de l'A85 permettant de relier Vierzon et Tours (117 km) et, au-delà, la façade Atlantique à l'est de la France. Cette portion va permettre de désengorger la N76 jusqu'ici principal axe de transport et de communication de la vallée du Cher, grâce à trois échangeurs situés à Villefranche-sur-Cher, Chémery et Saint-Romain-sur-Cher.

Cette nouvelle section, réalisée dans les délais impartis, complète ainsi celle mise en service en octobre 2001 entre l'A71 au nord de Vierzon et Villefranche-sur-Cher.

Le chantier s'est déroulé de manière exemplaire, en concertation permanente avec les communes traversées en respectant le paysage, l'environnement et l'identité des territoires.

Sur le tronçon de 44 km Saint-Romain-sur-Cher/Esvres, dans la continuité de l'axe Angers-Tours-Vierzon, les acquisitions foncières (1 000 dossiers traités en 2003) sont bien avancées et les investigations archéologiques sont en cours pour un démarrage des travaux prévus mi 2004. 2003 a été aussi l'année de préparation d'un comité de concertation, présidé par le préfet du Loir-et-Cher, concernant les modalités d'insertion paysagère des viaducs de franchissement de la vallée du Cher.

Plus à l'ouest encore, pour la section qui relie Esvres à Druyes longue de 20 km, les procédures foncières se poursuivent en vue d'un démarrage des investigations archéologiques dans le courant de l'année 2004.

Concernant le contournement nord de Langeais (18 km), l'avis motivé de la commission européenne en juin 2002 sur une partie du contournement nord de Langeais, ayant vocation à être classée en zone Natura 2000, a constitué un réel obstacle sur le chemin de la poursuite des travaux.

Cofiroute a donc réalisé au printemps 2003 un dossier d'évaluation spécifique des impacts notables du projet ainsi que les mesures de nature à supprimer, réduire ou compenser ceux-ci. Ce travail, présenté au public en juin 2003, fait suite à la demande de l'Etat, datée du 29 octobre 2002, d'établir un cahier des charges pour des études

environnementales complémentaires concernant le contournement nord de Langeais (conformément aux obligations nées des articles 5 et 6 de la directive européenne 85/337/CE du 27 juin 1985). Le préfet d'Indre-et-Loire ayant indiqué à l'administration centrale que ces études ne devaient pas lieu à des prescriptions complémentaires, le dossier a été adressé par l'Etat à la commission européenne.

Contournement nord d'Angers : des avancées décisives

L'année 2003 a permis de poursuivre l'ensemble des procédures foncières et de réaliser la majeure partie des acquisitions, notamment en zone urbaine.

Les fouilles archéologiques sur les sites de la Gatellière et de la Corbinière ont été terminées début 2004.

Par ailleurs, suite à l'avis favorable donné par le préfet sur la base de l'avis donné par le CESTR (Comité d'Evaluation de la Sécurité des Tunnels Routiers), Cofiroute a établi, et soumis à l'approbation de la direction des routes, l'étude préliminaire d'ouvrage d'art pour la tranchée couverte.

La décision ministérielle approuvant ce dossier a été prise en juin 2003. L'ensemble des autres études (Viaduc de la Maine, section courante) a été poursuivi pour être soumis à approbation en 2004.

Enfin, les conventions de financement par les collectivités locales des améliorations du projet, décidées lors de la concertation menée en 2001, ont été signées fin janvier 2004. Les conditions sont donc réunies pour un lancement des travaux au cours du 1^{er} semestre 2004.

L'A86

Le creusement de la première section du tunnel de l'autoroute A86 à l'ouest de Paris s'est achevé en octobre 2003. Le tunnelier a ensuite été démonté et transporté sur le site de Pont-Colbert. Les équipes des sociétés de construction ont poursuivi, début 2004, le remontage du tunnelier et les travaux préparatoires au creusement de la seconde section sur le site de Pont-Colbert. En parallèle, les travaux de la première section se poursuivent activement avec la réalisation des escaliers de transfert entre les deux niveaux du tunnel, des puits d'accès de secours et des deux échangeurs de Rueil-Malmaison et de l'autoroute A13. Par ailleurs, les autorisations administratives qui valident les équipements de sécurité ont été données en mars 2004. L'ensemble de ces dispositions permet d'envisager une mise en service pour la première section fin 2007 et pour la seconde, fin 2009.

La sortie du tunnelier à Vauresson

Le projet A86 a été marqué en 2003 par la sortie du tunnelier, le 14 octobre à Vauresson, sur le site du demi échangeur avec l'A13. Parti deux ans et demi plus tôt de Rueil-Malmaison, le tunnelier réapparaît 4,5 km plus loin en achevant le creusement de la première section pour une ouverture prévue en 2007. Le tunnelier a été démonté puis transféré à Pont-Colbert (Jouy-en-Josas) d'où il reprendra, au printemps 2005, le creusement de la seconde partie du tunnel vers l'A13, longue de 5,5 km.

Fin de la validation du dossier sécurité

Parallèlement, l'année 2003 est marquée par l'aboutissement du processus instauré par la circulaire sur la sécurité des tunnels d'août 2000, concrétisé par les décisions

ministérielles d'approbation des dossiers techniques. Celles-ci concernent le solde des ouvrages de génie civil en tunnel (niches et escaliers de communication), le génie civil des échangeurs de Rueil, de l'A13, de Pont-Colbert, de l'unité de ventilation RD10 et des puits de secours de la section Est 2. Ce processus a permis une nouvelle vérification et une amélioration des dispositions de sécurité relatives au tunnel réservé aux véhicules légers ; les améliorations se traduisent notamment par le doublement des escaliers de communication entre les deux niveaux et par la prise en compte pour le dimensionnement de puissances de feu plus élevées ; les modalités techniques et financières de mise en œuvre de ces modifications feront l'objet d'un avenant au contrat de concession en cours d'instruction.

Un tunnel très sécurisé

L'option de deux tunnels superposés et unidirectionnels est dictée par des considérations de sécurité : en séparant la circulation des camions et celle des automobiles, les risques d'accidents sont considérablement réduits et la gravité de leurs conséquences sans commune mesure avec ce qui peut se produire dans un tunnel à circulation mixte. Dès la conception, tout a été mis en œuvre pour réduire la probabilité d'un accident : les courbes et contre-courbes des voies de circulation ont été dessinées pour diminuer la lassitude des conducteurs, le niveau d'éclairage et la teinte claire de la chaussée contribueront au confort visuel, la densité des flux de

> Sortie du tunnelier le 14 octobre 2003



Le tunnelier

- Socatop (maître d'œuvre et constructeur de l'A86) et Herrenknecht (leader européen dans le domaine des tunneliers) ont développé une machine deux en un, unique au monde. En effet ce tunnelier, adapté aux contraintes spécifiques de la géologie de l'ouest parisien, est capable de forer aussi bien en terrain dur qu'en terrain meuble. Cette machine a en effet traversé sans encombre toutes les couches géologiques du bassin parisien, de la craie aux sables de Fontainebleau en passant par les calcaires et divers horizons argileux ; elle a par ailleurs franchi trois nappes phréatiques. Le creusement se fait en continu : les déblais sont évacués pendant les phases de creusement tandis que les revêtements de parois appelés "voussoirs" sont posés au fur et à mesure de l'avancée du tunnelier. Cette méthode garantit la stabilité du terrain traversé ainsi que l'étanchéité de l'ouvrage. Douze semaines ont été nécessaires au démontage de cet engin monumental de 200 mètres de long et pesant 2 400 tonnes.

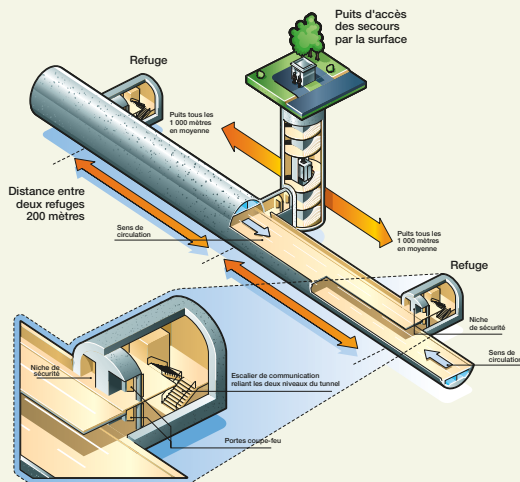
véhicules sera régulée de façon à assurer une fluidité permanente, des dispositifs de surveillance détecteront toutes les anomalies. En cas d'accident, le système d'alerte permettra de déclencher l'intervention immédiate des secours, qui arriveront sur zone en quelques minutes par les puits d'accès sécurisés implantés en plusieurs points des tunnels.

Par ses innovations et ses conditions de sécurité sans précédent, cet ouvrage sera l'un des tunnels les plus sûrs jamais construits ! Il préfigure les dispositifs de circulation souterraine qui apporteront sans nul doute une réponse innovante aux besoins de mobilité dans les mégapoles de demain. Avec l'A86, Cofiroute apporte une contribution innovante au service du développement durable, une démarche qui traduit avec force cette volonté d'engagement d'une entreprise responsable au service du développement des territoires.

Un test incendie probant

Si l'absence de poids lourds dans un ouvrage constitue un élément essentiel pour la sécurité, l'incendie reste l'accident majeur redouté. La spécificité du gabarit réduit de l'A86 a conduit les instances chargées de la sécurité à traiter avec la plus grande attention les conditions de propagation du feu selon un scénario, très rare, d'incident avec bouchon, puis suraccident en queue de bouchon avec incendie.

À la demande du directeur des Routes, de la Commission Administrative de Suivi (CAS)





> Essais en Suisse sur le site d'Hagerbach

et du Comité d'Évaluation de la Sécurité des Tunnels Routiers (CESTR), Cofiroute a procédé en octobre et novembre 2003 à des essais d'incendie pour observer les conditions de propagation du feu entre les véhicules, évaluer les conditions ambiantes qui régneraient dans l'ouvrage, approfondir les conditions d'intervention et évaluer l'efficacité d'un système d'aspersion de gouttelettes d'eau. En collaboration avec différents organismes d'études et de contrôle, Cofiroute, maître d'ouvrage, a fait procéder aux différents essais ; ils ont permis la mesure des puissances et des énergies libérées, des températures et du rayonnement. Les conditions de toxicité ont également été évaluées par le contrôle des taux de monoxyde et de dioxyde de carbone et d'oxygène.

Les différents services présents lors des essais ont pu noter que les feux de voiture, contrairement à ceux des camions, permettent d'accéder beaucoup plus rapidement au foyer.

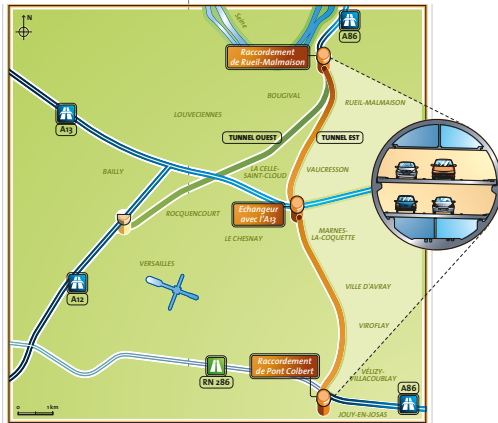
L'analyse des données collectées lors des essais a été transmise aux services de l'Etat au cours du mois de mars 2004.

■ Avancement des travaux

Les travaux des échangeurs de Rueil-Malmaison et de l'A13 sont en cours de lancement sur la base des décisions ministérielles approuvant les dispositions constructives. Il en est de même pour les ouvrages de sécurité en tunnel (niches et escaliers) ; malgré leur doublement en nombre et le prolongement de la durée des travaux qui en résulte, la mise en service de la section Rueil-Malmaison A13 est prévue en octobre 2007.

Les autres travaux situés le long du tracé de l'A86 se poursuivent : à Rueil-Malmaison, le puits de secours des Hauts-Bénards s'achève ; à La Celle-Saint-Cloud, la construction de l'escalier et de la cage d'ascenseur du puits de secours de la place Berthet est en cours ; les structures de l'unité de ventilation et du puits de secours du Butard sont terminées tandis que la jonction au tunnel sera achevée mi 2004 ; enfin, les travaux du puits du Bois de l'Etat ont démarré. A Jouy-en-Josas, la plate-forme d'accueil du tunnelier à Pont-Colbert est achevée et la mise en place des

> Le bouclage de l'A86 en Ile-de-France



installations nécessaires au fonctionnement de la machine a démarré.

De même, les projets architecturaux des échangeurs de l'A13 et de Pont-Colbert ont été approuvés par la commission des sites des Yvelines. Celle-ci s'est réunie en janvier 2003 et comprenait les représentants des ministères (Equipement, Agriculture, Ecologie, Culture et Tourisme), des collectivités locales (conseil général des Yvelines, communes concernées), des associations et des personnalités qualifiées en matière de protection des sites (ONF, architectes, paysagistes...).

Des actions de concertation et de communication

Pendant toute la durée du chantier, les communes concernées sont informées de l'état d'avancement des travaux. Des réunions de concertation locale avec les élus, les

associations et les riverains et des actions de communication sont programmées régulièrement.

Ainsi, le nouveau journal "Le lien A86", édité depuis mars 2003 par Cofiroute, fait le point sur les sujets liés au tunnel et au tracé de l'autoroute. Tirée à 300 000 exemplaires, cette publication est adressée nominativement aux riverains tous les quatre mois.

Par ailleurs, l'exposition "L'A86 à l'Ouest" ouverte en 2001, a connu une affluence record en novembre 2003 après la sortie du tunnelier. Elle a accueilli plus de 18 000 visiteurs au cours de l'année 2003, portant à près de 46 000 le nombre total de personnes reçues sur le site depuis l'ouverture en 2001. Un kit pédagogique a aussi été conçu à l'attention des élèves des collèges et des lycées. Cet outil d'information permet ainsi de présenter le projet sous un angle pratique et ludique.

Le bus, véritable exposition itinérante, a poursuivi son parcours dans les communes concernées par le bouclage de l'A86 Ouest.



> "Kit pédagogique" pour les élèves des collèges et lycées



> L'exposition itinérante "L'A86 à l'Ouest"

Les travaux sur le réseau en service

L'année 2003 se caractérise par la consolidation d'une politique initiée deux ans auparavant et fondée sur la mise en place d'une nouvelle organisation de l'exploitation et d'une gestion du patrimoine encore plus rigoureuse. Les actions portent sur l'amélioration du suivi des ouvrages pour disposer durablement d'un réseau plus sûr.

■ L'entretien du réseau

L'entretien du réseau est déterminant pour la sécurité des automobilistes : en plus de la surveillance régulière des chaussées et des ouvrages, chaque année environ un tiers des chaussées fait l'objet de mesures par des appareils spécialisés et un dixième des chaussées est refait. En 2003, 25 millions d'euros ont été consacrés à ces travaux d'entretien des chaussées, ouvrages, bâtiments et panneaux.

La systématisation et la régularité des inspections des ouvrages d'art (140 inspections détaillées et 750 visites de ponts), des chaussées, des bâtiments et des panneaux de signalisation (110 inspections de grands ouvrages de signalisation) d'une part et la création de protocoles standards d'expertise du patrimoine d'autre part, permettent de mieux gérer l'ensemble du réseau.

La nouvelle organisation de l'exploitation qui vise à renforcer l'autonomie de la maîtrise opérationnelle a ainsi permis aux nouveaux assistants de gestion du patrimoine (A.G.P.) d'améliorer la surveillance des ouvrages.

Par ailleurs, les nouvelles techniques de recyclage de matériaux mises en œuvre lors de la réfection de chaussées abîmées ont été testées au cours des années 2002 et 2003. Elles seront étendues sur des sections plus longues entre Tours et Poitiers.

■ L'élargissement du réseau à trois voies

La politique d'investissements progressifs menée par Cofiroute permet d'accroître par anticipation le nombre de voies et donc de fluidifier un trafic toujours plus



important. En juin 2003, une 3^e voie dans le sens Paris-province sur l'A10 a ainsi été ouverte entre Blois et Château-Renault (30 km), puis en décembre 2003 entre Château-Renault et Tours Nord (21 km). Cet élargissement sur 51 km favorise la fluidité sur l'un des axes autoroutiers les plus empruntés par les poids lourds en France.

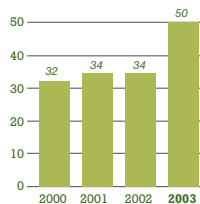
Répondre aux demandes des collectivités

A la demande de certaines collectivités locales traversées par son réseau, Cofiroute étudie la faisabilité de la réalisation anticipée d'échangeurs. Conscientes de leur rôle d'aménageurs au service du développement économique de leur région, ces communes favorisent la création d'infrastructures adaptées. Neuf échangeurs sont mis à l'étude sur les autoroutes A28, A11, A71 et A10. Sur l'autoroute A10, au sud de Tours, la construction du diffuseur supplémentaire de Monts Sorigny s'est poursuivie pour une mise en service prévue courant 2004.

En partenariat avec la communauté de communes du pays de Limours, Cofiroute va réaliser une gare d'arrêt de bus située avant la barrière de péage de Saint-Arnoult-en-Yvelines. Ce dispositif servira de relais aux automobilistes qui souhaitent poursuivre leur trajet quotidien en transports en commun.



Longueur de voies d'élargissement mises en service (1 sens)



L'environnement

De la conception à l'exploitation, Cofiroute intègre à chaque étape de ses projets autoroutiers les exigences liées à la protection de l'environnement et à la valorisation du cadre de vie. La démarche d'amélioration continue des performances environnementales s'inscrit dans la politique de développement durable qui a fait l'objet en 2003 de la publication du premier rapport de ce type pour les secteurs autoroutiers.



Le Pique-prune

- Cinq années de recherches financées par Cofiroute et les collectivités locales ont été nécessaires au musée d'histoire naturelle de Paris pour étudier le Pique-prune et son habitat. Afin de proposer des mesures de sauvegarde de l'insecte, des mesures ont été menées par des organismes spécialisés dans le cadre d'une convention avec le musée national d'histoire naturelle. Plus de 17 500 arbres ont été recensés et plusieurs dizaines d'entre eux, susceptibles d'abriter le scarabée, à proximité de l'A28, ont été expertisés.

L'intégration de l'autoroute, un contrôle permanent

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 des mesures correctives sont mises en place le cas échéant. Le bilan permet également d'améliorer les connaissances en matière d'étude d'impact.

L'A85

En avril 2003, le bilan environnemental intermédiaire de la section Theillay/Villefranche-sur-Cher, mise en service en octobre 2001, a été publié et le comité de suivi présidé par le préfet du Loir-et-Cher a salué le respect des engagements pris par Cofiroute lors de la construction.

Cette région de la Sologne particulièrement riche en cours d'eau et en mares (biotopes des batraciens) abrite de nombreux grands animaux et nécessite des aménagements spécifiques et un suivi précis.

Sur la section Villefranche-sur-Cher/Saint-Romain-sur-Cher, mise en service en décembre 2003, la colonie de chauves-souris découverte lors de sa construction est étudiée et suivie avec attention. Les caves abritant les chiroptères sont régulièrement

visitées et la dernière campagne, menée entre août et octobre 2003, montre une bonne colonisation par les animaux dès la première année.

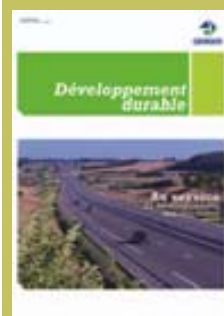
L'A28

En dehors du transfert du scarabée Pique-prune, le suivi des autres sections se poursuit : la mise en place de l'observatoire photographique qui permet de faire un état des lieux initial, la mise en application de l'arrêté loi sur l'eau, la réunion du comité de suivi (section Ecommoy/Dissay-sous-Courcillon) qui a acté les engagements de Cofiroute en matière d'environnement avant le démarrage des travaux en janvier 2004.

Le suivi environnemental lié à l'exploitation

Le métier d'exploitant d'infrastructures autoroutières exige de prendre en compte le facteur environnement sur toute la durée de la concession. Cofiroute s'attache donc aussi à réduire et à gérer les impacts liés à l'exploitation de son réseau. La démarche de formalisation des mesures, des analyses et des améliorations des performances environnementales initiées en 2002, avec les diagnostics environnementaux, a conduit à la mise en place d'actions qui se poursuivent en 2003.

Les indicateurs portent notamment sur les consommations d'eau et d'énergie, la production de déchets, les quantités de granulats et de bitume consommées.



Le rapport développement durable

Cofiroute a publié en novembre 2003 le premier rapport développement durable d'une société d'autoroutes en France.

Dans le cadre des 21 engagements pris par l'ASFA (Association des Sociétés Françaises d'Autouroutes et d'ouvrages à péage), ce premier état est assorti d'indicateurs qui permettront de mesurer au fil des années les performances économiques, sociales et environnementales et de mieux mesurer les progrès à accomplir dans chacun de ces domaines. Il confirme l'engagement au service du développement durable d'une société qui conçoit, finance, construit et exploite des infrastructures autoroutières, au service du développement socio-économique des régions desservies par son réseau.

Le tri sélectif

La mise en place du tri sélectif a été généralisée à tous les centres d'exploitation en 2003. Celui-ci concerne notamment les huiles, les piles, les papiers, les ferrailles et les batteries qui sont envoyés vers des filières de traitement spécialisées.

Les stations d'épuration

L'équipement des aires de repos avec des stations d'épuration pourvues de filtres à roseaux s'est poursuivi et cinq stations ont été mises en service au cours de l'année 2003. Un premier bilan de fonctionnement montre que le système utilisé est performant.

Par ailleurs, les agents environnement ont reçu une formation complémentaire de deux jours concernant l'entretien de ces stations. L'objectif est pour chacun de réaliser en toute autonomie un suivi environnemental de l'installation et de prendre le cas échéant les mesures correctives.

La rénovation des écrans anti-bruit

Pour limiter les nuisances sonores dues à l'exploitation du réseau, des protections anti-bruit telles que les merlons (buttes de terre) ou les écrans anti-bruit sont mises en place. Sur l'ensemble de son réseau, Cofiroute affiche des résultats satisfaisants ; seuls deux points noirs restent à traiter.

Le diagnostic environnemental a conduit à la mise en place en 2003 d'un programme d'entretien des écrans qui se déploiera sur cinq ans. 80 000 euros seront ainsi consacrés chaque année à ces campagnes de réfection.

La gestion de l'eau

Sur les aires de repos du réseau, l'harmonisation des méthodes de relevé des compteurs d'eau a été initiée en 2003 dans le but d'optimiser la mesure et la gestion des consommations.

Cofiroute poursuit par ailleurs ses réflexions concernant l'entretien des 980 bassins de rétention des eaux pluviales répartis sur l'ensemble du réseau. Un programme important porte également sur la mise au point de méthodes pour le curage des sédiments.

La sensibilisation des clients

Pour accompagner les clients dans leurs actions quotidiennes de tri sélectif des déchets ménagers, Cofiroute a mis en place sur quatre aires de repos du secteur de Blois des conteneurs dédiés à chaque catégorie de déchets. Le bilan de la première opération de l'été 2003 montre des résultats mitigés qui conduisent Cofiroute à renforcer son travail de sensibilisation du public.

> Installation d'une station d'épuration



231

COFIRROUTE



L'exploitation du réseau



La fluidité du trafic

En 2003, la mise en place de la nouvelle organisation de l'exploitation se poursuit parallèlement à l'initialisation de nouvelles procédures de coordination et à l'activation d'un état de vigilance permanent face à des imprévus.



> Gicleurs de saumure sur l'A10

Pour améliorer la fluidité et la sécurité des automobilistes, du personnel intervenant sur le réseau et de ses partenaires, Cofiroute mesure les performances de l'exploitation à l'aide d'indicateurs. En 2003, ceux-ci affichent des résultats en progression par rapport aux années précédentes comme le delta-t (temps de diffusion de l'information entre le moment où survient un événement sur le réseau et la diffusion par Autoroute FM) progresse. Ce temps d'exposition au danger diminue régulièrement pour atteindre 4'30 en 2003.

De même, le nombre de kilomètres de bouchons a diminué bien que le trafic soit en augmentation constante. Ce résultat s'explique d'une part par la politique d'ouverture de voies supplémentaires au péage, adaptées aux nouveaux besoins des clients, et par la mise en service progressive des troisièmes voies de circulation d'autre part.

Grâce à une programmation nocturne, la gêne occasionnée par les travaux reste également maîtrisée.

De nouveaux moyens

L'engagement d'un processus d'introduction de voies entièrement automatiques répond à une attente croissante des clients. Ce nouveau service vient compléter l'indispensable présence humaine des receveurs aux barrières de péage.

En décembre 2003, 30 voies VACM (voies automatiques à cartes magnétiques) ont déjà recueilli 12 % des transactions.

La poursuite de l'organisation de l'exploitation engagée en 2002, qui vise notamment à déléguer de plus en plus les responsabilités aux chefs de secteur, ainsi que la démarche de certification ISO 9001 : 2000 ont aussi contribué à l'amélioration de la fluidité sur le réseau.

Viabilité hivernale : anticiper l'exceptionnel

Depuis 30 ans, Cofiroute assure une circulation hivernale dans des conditions de viabili-



té et de sécurité optimales pour ses clients. Mais, après les intempéries inédites des 4 et 5 janvier 2003, au cours desquelles plus de 15 000 véhicules se sont retrouvés bloqués toute la nuit aux portes de Paris, Cofiroute a pris de nombreuses dispositions pour anticiper l'exceptionnel et mieux servir les automobilistes en cas de difficulté majeure. Au cours de l'année 2003, Cofiroute a travaillé sur les aspects humains, matériels, organisationnels ainsi que sur une plus grande coordination avec les partenaires, les autorités de police et les services de secours pour anticiper et prévenir de telles situations.

Le plan d'actions mis en place comprend un volet d'amélioration du dispositif technique :

- des gicleurs de saumure et des caméras supplémentaires sur le tronçon commun A10-A11 ;
- de nouveaux engins de petit gabarit ;
- des panneaux à message variable supplémentaires pour déstagement éventuel vers les RN10 et RN20 ;
- la création d'un centre d'appel répondant 7 jours sur 7, de 7 heures à 21 heures au 0 892 70 26 34 ;
- l'antenne de Cofiroute pilotée directement par les dirigeants de la station dans les cas d'urgence ;
- la diffusion d'un guide conseil au moment des grands départs ou à l'occasion d'alertes météo.

Les voies d'amélioration concernent l'anticipation, la vigilance et la réactivité des équipes. Des progrès ont été réalisés dans



le domaine de la gestion des ressources humaines. Pour prendre un exemple, Cofiroute a organisé un challenge inter-centres le 14 novembre 2003 afin d'échanger les expériences et les bonnes pratiques dans le domaine du service hivernal. En complément de la formation apportée chaque année aux collaborateurs, cette opération "Coup de lame" a réuni des équipes issues des treize centres, mises en concurrence lors d'une épreuve pratique et de tests théoriques.

Enfin, Cofiroute a sollicité auprès de son ministère de tutelle la mise en place d'exercices conjoints et réguliers avec tous les services compétents, sur les mécanismes d'alerte et la gestion du trafic.

La mise en place d'un plan de gestion du trafic du corridor A10/A11 avec un préfet coordonnateur, à l'instar de ce qui existe dans la

vallée du Rhône ou sur l'arc méditerranéen, est l'une des pistes envisagées.

Cofiroute a signé une convention avec la Croix-Rouge en décembre 2003 pour faciliter son intervention en cas de crise, notamment sur le tronçon commun A10/A11 en région parisienne. Ce dispositif doit être étendu à l'ensemble du réseau.

Ces différentes actions sont conduites dans le cadre du Comité Opérationnel des Risques d'Exploitation qui regroupe des représentants des directions de Cofiroute.

La sécurité du personnel et des clients

La démarche d'amélioration continue de la sécurité du personnel et des clients est inhérente à la stratégie de développement durable de Cofiroute. Une série d'indicateurs permet de mesurer la mise en œuvre d'actions concertées avec les partenaires. En 2003, les bons résultats confortent la stratégie de Cofiroute pour lutter contre l'insécurité routière.



Les relais moto

- A l'occasion des 24 heures du Mans moto, Cofiroute a mis en place l'opération "relais calmos" à l'attention des motards. Des aires de repos spécialement aménagées ainsi qu'une information sur les règles de conduite contribuent à inciter les motards à adopter un comportement apaisé.

Une meilleure coordination avec l'ensemble des partenaires

Cofiroute organise et participe avec l'ensemble des partenaires impliqués sur l'autoroute : les services de secours gendarmes, pompiers, Samu, Smur, les acteurs privés (les pétroliers, les restaurateurs, les dépanneurs agréés) à des exercices et à des opérations de sensibilisation pour l'amélioration de la sécurité sur le réseau. Ce partenariat a pour objectif de mieux connaître les attentes et les contraintes des différents intervenants ainsi que les procédures, lors des différentes interventions.

Des simulations de plan rouge ont lieu régulièrement sur les sections du réseau, comme cela a été notamment le cas sur

l'A28 en 2003, afin de tester la coordination des informations et des actions. En collaboration avec les services de la préfecture de la Sarthe, un exercice a notamment mobilisé 150 personnes au mois de mars sur la section Ecommoy-Auvours.

Par ailleurs et afin de limiter les vitesses dans les zones particulièrement accidentogènes, Cofiroute accompagne les services de la Direction des Routes dans le cadre de la mise en place de radars sur le réseau. Un site est déjà équipé, trois à cinq autres le seront prochainement.

Des actions de proximité vis-à-vis des clients

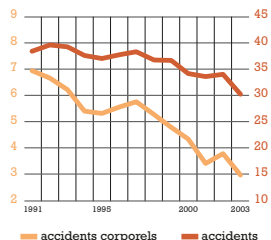
2003 : un bilan encourageant

Sur le réseau Cofiroute, les indicateurs de sécurité de l'année 2003 sont en progression. La baisse de la mortalité – neuf vies épargnées – s'accompagne d'une baisse du taux d'accident d'environ 20 %.

Le changement de comportement des automobilistes constaté en 2003, et concernant notamment le respect des limitations de vitesse, doit contribuer durablement à cette amélioration.

En revanche, les accidents liés au manque d'entretien des véhicules comme les éclatements de pneus restent stables. Ceux-ci sont à l'origine de 12 % des accidents. Pour sensibiliser les automobilistes à ce risque, Cofiroute mène régulièrement, avec Michelin, des campagnes proposant aux automobilistes de vérifier gratuitement

Nombre d'accidents par centaines de millions de km parcourus



Dispositif de mesure des vitesses moyennes

Dans le cadre de son action permanente contre l'insécurité routière, Cofiroute a mis au service des conducteurs, le 4 juillet 2003, le premier système d'information sur leur vitesse moyenne. L'objectif : informer et rappeler aux automobilistes l'importance du respect des vitesses sur autoroutes et ainsi contribuer à la diminution du nombre d'accidents. Le dispositif est simple : trois caméras installées en entrée de la zone test détectent les véhicules ; les trois caméras du site aval identifient les plaques d'immatriculation des véhicules et calculent instantanément la vitesse moyenne pratiquée sur les 15 km. En cas de vitesse excessive, le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule concerné et un message de prudence apparaissent sur un panneau à message variable, situé à 250 m du site aval. Grâce à ce système à vocation exclusivement pédagogique qui ne conserve ni ne transmet aucune donnée d'immatriculation des véhicules, Cofiroute apporte une contribution innovante à la lutte contre l'insécurité routière.

la pression et l'état des pneus de leurs véhicules. Un tiers des véhicules légers et plus de la moitié des caravanes et des remorques sont encore sous-gonflés.

Cofiroute poursuit les actions dans la continuité pour améliorer en permanence la sécurité de ses clients. Les accidents mortels ou atypiques font l'objet d'analyses détaillées et les informations viennent enrichir et compléter la connaissance de l'entreprise. En fonction des diagnostics sécurité qu'elle réalise, l'entreprise aménage les zones accidentogènes par l'implantation d'équipements spécifiques comme les bandes rugueuses à l'approche des barrières de péage, des marquages sonores au sol, ou bien des dispositifs de signalisation ou de retenue.

Des actions de prévention

Cofiroute a poursuivi sa démarche de prévention et de sensibilisation routière à destination des clients. L'entreprise a été l'un des principaux partenaires de l'opération "24 heures pour sauver 24 vies" menée par la Ligue contre la Violence Routière. Des animations et des actions de sensibilisation ont été menées par les secteurs Touraine-Poitou et Maine, concernant notamment le non-respect des limitations de vitesse en zones de travaux. Les dirigeants de l'entreprise se sont mobilisés pour répondre aux questions des auditeurs et ont participé à un colloque au Collège de France sur le thème de la sécurité. Cofiroute a contribué pour la troisième année consécutive à l'opération "Hep chauffeur",



> Dispositif "vitesses moyennes" sur l'A10

pilotée par MPF Assurances sur les routes du département d'Indre-et-Loire, en offrant la gratuité du péage et en relayant l'opération sur son réseau d'information. Le dispositif propose, pendant la nuit du 31 décembre, un service de accompagnement gratuit des automobilistes à leur domicile.

Des actions en faveur de la sécurité du personnel

Dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique volontariste de prévention du risque routier, Cofiroute a engagé un programme avec son assureur AXA Corporate Solutions.



> Opération "24 heures pour sauver 24 vies"

Cette action concerne tous les salariés et plus particulièrement ceux qui utilisent un véhicule Cofiroute ou ceux qui doivent effectuer des déplacements professionnels. L'objectif 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 voies de progrès, le plan s'accompagne de la mise en place d'un inventaire des accidents recensés à partir de 2002.

Cofiroute poursuit son engagement par la signature, le 16 décembre 2003, de la Charte de la Sécurité Routière avec La Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR) et la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés.

L'engagement porte notamment sur un objectif de réduction du nombre de sinistres de l'ensemble de la flotte (tous accidents confondus) de 20 % sur la période 2003-2005 :

- l'interdiction de l'usage du téléphone portable en conduisant y compris avec un kit mains libres, sauf pour les appels nécessaires à l'exercice d'une responsabilité opérationnelle de sécurité et dans le respect du code de la route ;
- une meilleure organisation du travail ;
- une attention aux déplacements domicile-travail ;
- la poursuite de l'expérimentation sur les enregistreurs de conduite.

Former et diagnostiquer

Les équipes de Cofiroute interviennent souvent les premières en situation d'urgence, afin de sécuriser la zone et de

> Signature de la Charte de la Sécurité Routière de gauche à droite : Gilles Evrard (CNAMTS), Rémy Heltz (DSCR), Dario d'Annunzio (président de Cofiroute jusqu'à mars 2004).



Des enregistreurs de comportement au volant

- Depuis la fin de l'année 2002, Cofiroute entreprend une expérimentation d'enregistreurs de conduite sur 20 véhicules de sa flotte automobile. Les conducteurs équipés, tous volontaires, appartiennent pour la plupart au management de l'entreprise qui marque ainsi sa volonté d'exemplarité.
- L'expérimentation, qui enregistre des données en continu (vitesse, temps de conduite, accélération, décélération, usage des phares et des clignotants), répond à un double objectif :
 - recueillir des informations sur les habitudes de circulation,
 - mesurer les effets de cet équipement sur le comportement au volant.
- Les résultats obtenus durant l'année 2003 sont encourageants :
 - 60 % des utilisateurs ont réduit leur vitesse maximale,
 - la moyenne des vitesses maximales est passée de 145 à 135 km/h,
 - 56 % des conducteurs déclarent que la présence de l'enregistreur a changé leur façon de conduire.
- En 2004, l'expérimentation sera étendue à une vingtaine d'autres véhicules de l'entreprise.

favoriser ainsi l'action des services de secours et des forces de l'ordre. Ces interventions obéissent à des méthodes et des procédures rigoureuses. La maîtrise des risques nécessite une formation importante des différents acteurs, dans les domaines techniques comme la mise en œuvre de balisages sous circulation. Les aspects organisationnels concernent l'exploitation et la transmission du renseignement, les flux de circulation et des propositions de mesures aux autorités préfectorales.

Cofiroute a réalisé en 2003, en partenariat avec une société d'intérim, un film destiné aux travailleurs temporaires sous contrat avec les entreprises de BTP en charge des travaux de construction sur le réseau. Ce film a pour objectif de sensibiliser les personnels aux consignes de sécurité pour toute activité sur les voies de circulation.

Recensement des métiers à risques potentiels

Le recensement des risques propres à chaque type de poste, initié en 2002, a donné lieu à l'élaboration d'un document unique établissant les tâches, risques et mesures de prévention 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.

En 2003, des actions de prévention ont été mises en place ou poursuivies, telles que le port de tenues de travail spécifiques

pour les agents qui interviennent sous circulation et les garde-corps le long des cheminements piétons des barrières de péage.

Dans le cadre de l'amélioration continue de son parc automobile, Cofiroute a poursuivi l'équipement d'une quinzaine de véhicules légers et utilitaires en systèmes de sécurité de types Airbag et ABS.

Partenariat avec l'Institut Garches

Cofiroute poursuit le partenariat engagé en 2002 avec l'Institut Garches, qui permet aux personnes handicapées de l'Hôpital Raymond Poincaré de Garches de bénéficier de serveurs et d'ordinateurs équipés de webcam. 2003 a permis de jeter les bases d'une nouvelle collaboration : la poursuite de l'équipement informatique des patients de l'hôpital et la mise en place d'actions communes visant à faciliter l'accessibilité des personnes handicapées.



> Odile Georges-Picot, directeur général délégué de Cofiroute, et le professeur Jean-Claude Raphaëli, président de l'Institut Garches





La construction d'une marque de référence



La qualité du service

L'engagement de Cofiroute dans ce domaine a abouti début 2004 à la certification ISO 9001 : 2000, traduisant la volonté de l'entreprise d'améliorer en permanence la satisfaction de ses clients. Cofiroute est la première société d'autoroutes en France à obtenir ce certificat pour la totalité de l'exploitation de son réseau, soit 928 km en 2003. Pour améliorer la qualité du service et pour faciliter la vie des automobilistes sur l'autoroute, Cofiroute a lancé en 2003 de nouvelles opérations ainsi que des actions visant à renforcer l'écoute de ses clients.

Quelques axes d'amélioration

- *L'amélioration des délais de réponse aux questions des clients.*
- *La mise à jour de la bibliothèque des plans d'urgence.*
- *La rationalisation du circuit de surveillance sur le réseau et une meilleure programmation des rondes 24 heures sur 24.*

La certification

La certification délivrée le 15 janvier 2004 est le résultat d'une démarche initiée mi-2002 concernant tous les processus du métier d'exploitant de Cofiroute. Cette démarche implique les opérationnels et les services supports (ressources humaines, ingénierie, technique, gestion des risques juridiques...) et place l'entreprise dans une voie d'amélioration continue de la satisfaction de ses clients.

L'année 2003 a été ainsi l'année de préparation à la certification. Après avoir défini 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, Cofiroute a identifié les différents outils et méthodes utilisés pour maîtriser la qualité des prestations. La mise en place de plans d'actions de progrès, les échanges d'information au sein

de comités de pilotage et la vérification de la cohérence de l'ensemble en sont les fondements.

Un audit réalisé en octobre 2003 par un organisme indépendant, le Bureau Veritas Quality International, a démontré que Cofiroute avait un bon pilotage opérationnel de son activité d'exploitant, que le système qualité mis en place prouvait son efficacité, et que l'amélioration de la qualité était réelle.

Un atout majeur à l'international

Cofiroute exporte un savoir-faire de trente ans à l'international dans le cadre des projets de développement du Groupe : création ou reprise de concessions, interventions d'expertise et de conseil dans des domaines comme les stratégies de péage, d'exploitation... Dans le cadre des appels d'offres, les autorités concédantes, en particulier dans les pays de culture anglo-saxonne, sont très exigeantes au regard des critères de qualité, d'autant plus que celles-ci s'engagent sur de longues, voire de très longues durées. Les performances sur les points fondamentaux que sont la qualité proprement dite, la sécurité et la fiabilité 24 heures sur 24 doivent pouvoir être prouvées et la certification ISO 9001 : 2000 est une référence qui constitue un atout compétitif. Cofiroute souhaite poursuivre la démarche pour développer sa présence à l'international.



> Espace Clients à Saint-Arnoult-en-Yvelines sur l'A10



L'information et le dialogue

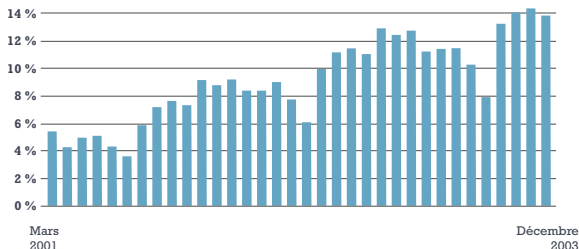
En 2003, Cofiroute a organisé des dîners-débats au cours desquels les automobilistes invités font part de leurs critiques et souhaits. Des sujets très précis tels que les tarifs, la sécurité des poids lourds, le télépéage, les aires de repos sont abordés et le résultat des échanges conduit, dans la mesure du possible, à la mise en place d'actions concrètes. Les enquêtes de satisfaction menées tout au long de l'année auprès des automobilistes contribuent également à l'amélioration du service.

Cofiroute a également mis en place, en juin 2003, un centre d'appels ouvert 7 jours sur 7 de 7 heures à 21 heures au 0 892 70 COFI (soit 0 892 70 26 34). Ce nouveau service répond à une attente des clients qui souhaitent disposer d'informations telles que les tarifs, la présence de GPL, les événements imprévus ou les itinéraires de délestage. Un premier bilan réalisé après six mois de fonctionnement indique que 80 % des appelants considèrent qu'ils ont bien obtenu l'information recherchée et 95 % qu'ils ont été bien accueillis par l'opératrice.

2003, portant à plus de 65 000 le nombre de badges gérés par Cofiroute. En 2003, les derniers abonnements classe 1 en cartes magnétiques ont été remplacés par le support Liber-t. De nombreuses campagnes de promotion pour les abonnements à tarif préférentiel ont été menées auprès des automobilistes.

Pour faciliter la démarche d'abonnement à Liber-t, Cofiroute a mis en place, à partir du mois de novembre 2003, un serveur vocal interactif accessible par le centre d'appel. Ce service dispense de nombreuses informations pratiques, enregistre les demandes de formulaire d'abonnement et propose la mise en relation avec un opérateur. Enfin, pour répondre toujours mieux aux attentes des abonnés Liber-t, Cofiroute a poursuivi son programme de création de voies dédiées, modulables en fonction de l'intensité du trafic et des contraintes d'entretien du réseau.

Taux de pénétration de Liber-t



Le développement de Liber-t

Ce système de télépéage, qui permet de passer sans arrêt sur l'ensemble du réseau autoroutier français, convainc de plus en plus d'automobilistes. En effet, près de 18 000 personnes se sont abonnées en



> Animation sur les aires de services

Des Espaces Clients plus accueillants

Les Espaces Clients, destinés à accueillir les clients désireux de s'informer ou de s'abonner sur les aires d'autoroutes, ont été portés au nombre de 14 en 2003. En effet, à l'occasion de l'inauguration de la nouvelle section de l'A85 : Villefranche-sur-Cher/Saint-Romain-sur-Cher, l'Espace Clients de Saint-Romain-sur-Cher a ouvert ses portes. Une campagne de promotion pour l'abonnement au télépéage à un tarif préférentiel (1 euro la première année) a suivi la semaine d'accès gratuit à la nouvelle section.

Cofiroute s'attache à améliorer en permanence l'accueil de ses clients. Dans les Espaces Clients, l'accueil téléphonique, la réception des personnes, l'affichage, la propreté des lieux, les délais d'attente, la pertinence des réponses sont analysés pour être améliorés. Dans ce cadre, Cofiroute participe à la normalisation de l'accueil avec les autres sociétés autoroutières, des associations de consommateurs et des entreprises concernées. L'objectif des actions en cours est de déterminer les paramètres pour la définition d'une nouvelle norme AFNOR (Agence Française pour la Normalisation).

Des formules d'abonnements plus souples

Cofiroute adapte ses offres à la diversité de ses clients et conçoit des abonnements correspondant aux différents segments de clientèle.

La formule "Mobilité", qui remplace l'ancienne formule d'abonnement "domicile-travail", permet d'obtenir jusqu'à 40 % de réduction sur le coût du trajet habituel. Lancée fin 2002, cette formule s'est fortement développée en 2003 pour dépasser 5 000 abonnés en fin d'année. Après une phase d'expérimentation en 2002 sous le nom de "Tranquillité", la formule "Vitalité", destinée aux clients effectuant régulièrement le même trajet le week-end, a été mise en place en mai 2003 ; elle séduisait déjà 1 000 abonnés en fin d'année.

"Vitalité" permet aux abonnés de bénéficier de réductions croissantes pouvant atteindre 30 % du tarif selon la fréquence de déplacement.

Par ailleurs, Cofiroute a poursuivi sa politique de développement de formules d'abonnement en partenariat avec les collectivités locales, du même type que "Transloire", actuellement en place avec la communauté d'agglomération d'Orléans.

En 2003, cette formule a été rendue plus souple et les dernières cartes magnétiques ont été remplacées par des badges Liberté (2 400 abonnés fin 2003). L'objectif est de favoriser l'amélioration des conditions de circulation sur les voies des collectivités, en incitant les automobilistes à utiliser l'autoroute lorsque celle-ci constitue une alternative crédible à la traversée d'une agglomération.

Les opérations avec des partenaires

Les parkings VINCI Park de Blois et le secteur Sologne-Val-de-Loire se sont



Autoroute FM

- Durée d'écoute moyenne : 1 h et 10 min
- L'information trafic : 94 % de satisfaits
- Les informations sécurité : 90 % de satisfaits
- La musique : 77 % de satisfaits
- Indice de satisfaction global : 7,6/10

associés pour une action de promotion en avril 2003. Cofiroute offrait 50 % de réduction sur l'abonnement Liber-t et VINCI Park une heure de parking gratuit dans l'un des trois parkings de la ville de Blois. 150 badges ont été vendus lors de cette opération destinée à être renouvelée notamment sur Tours, Orléans et Paris.

La conduite sur autoroute devant faire partie intégrante de la formation des jeunes conducteurs, Cofiroute a lancé, en 2002, un programme proposant la gratuité de circulation sur son réseau aux auto-écoles dans le cadre des leçons de conduite. La carte auto-école permet l'accès gratuit du lundi matin au samedi soir à une portion du réseau choisie par chaque auto-école. Plus de 600 cartes étaient en circulation en 2003. L'entreprise souhaite ainsi contribuer à une meilleure sensibilisation des jeunes conducteurs à la sécurité et au bon comportement sur les autoroutes.

Animations et information sur le réseau

Dans le cadre des animations proposées sur son réseau, Cofiroute a cette année inscrit à son programme quinze week-ends, correspondant aux grands départs de Pâques, de la Fête des mères, de la Saint-Valentin ou encore des vacances d'été. Une enquête de satisfaction menée au cours de l'été 2003 a montré que plus

de 80 % des personnes interrogées étaient tout à fait satisfaites de ces animations et demandaient qu'elles soient renouvelées et développées.

Autoroute FM : la voix de l'autoroute à 15 ans

Pionnière en France, Cofiroute a créé en 1988 la première radio autoroutière, Autoroute FM 107.7 Mhz. Celle-ci a fêté en 2003 quinze années de diffusion, pour le confort et la sécurité de plus d'un milliard d'automobilistes. L'enquête de satisfaction menée en 2003 auprès des auditeurs montre que l'audience reste très forte et que les taux de satisfaction sont en progression. Autoroute FM confirme sa position de référence avec un taux d'écoute de près de 80 % en période de grands départs.

Le site Web

Le nouveau site www.cofiroute.fr mis en ligne en juin 2003 offre de nouvelles fonctionnalités aux internautes, notamment "mon Cofiroute", une fonction de personnalisation de la page d'accueil pour les utilisateurs réguliers du site. Une rubrique accessible aux abonnés par un code d'accès permet également d'obtenir les informations relatives à leur compte, de transmettre des modifications de coordonnées, de commander des badges, etc. Ce nouveau site a été primé par le journal "Internet pratique".

Traffic One, un service intelligent pour gagner du temps

En septembre 2003, Cofiroute a lancé un nouveau service d'information sur le trafic en Ile-de-France : Traffic One. Le service est disponible sur simple appel téléphonique en composant le 0 892 00 107 7.

Cette technologie innovante offre une solution en temps réel adaptée à la situation de chaque automobiliste et contribue ainsi à lutter contre la congestion urbaine. Les données fournies par la ville de Paris et la direction de l'Équipement d'Ile-de-France, intégrées à des systèmes de cartographie et de reconnaissance vocale, permettent de fournir une feuille de route personnalisée 24 heures sur 24.

Ce service est proposé en partenariat avec les opérateurs de téléphonie mobile SFR et Bouygues Télécom.

> Le service Traffic One



L'international

L'année 2003 a été marquée par la consolidation des positions de Cofiroute sur le marché nord-américain et au Royaume-Uni. Parallèlement, le nombre de transactions à l'international est resté stable par rapport à 2002, à 90 millions.



> Toll Collect

2003, une année anglo-américaine

Aux Etats-Unis, le projet "91 Express Lanes" (SR91) à l'Est de Los Angeles, franchit une nouvelle étape. Début 2003, l'autorité régulatrice des transports du Comté d'Orange (OCTA) a racheté la concession de la SR91 et a confié à Cofiroute Global Mobility l'exploitation de cette autoroute. L'OCTA a ainsi renouvelé sa confiance à Cofiroute qui, d'une situation de minoritaire au sein de la concession, est devenu opérateur unique.

Outre la reconnaissance de son savoir-faire d'exploitant, Cofiroute a réalisé une plus-value substantielle, tout en permettant à sa filiale Cofiroute Global Mobility de poursuivre son développement sur le marché nord-américain.

Au Royaume-Uni, la filiale "le Crossing Ltd", détenue par Cofiroute (42,86 %), Ringway

(42,86 %) et Babbie (14,28 %), a remporté le contrat d'exploitation de la traversée de la Tamise à Dartford, à l'Est de Londres, dans la continuité de l'autoroute périphérique M25. L'exploitation de cette infrastructure, débutée le 1^{er} avril 2003 pour une durée de trois ans pouvant être portée à cinq, concerne la collecte du péage (le plus important d'Europe en termes de trafic), l'entretien courant des voiries et la viabilité du trafic. Le chiffre d'affaires de 15 millions d'euros, réalisé sur la période d'avril à décembre 2003, est prometteur et conforme aux estimations.

Cofiroute poursuit par ailleurs, via la filiale Toll Management Company TMC, l'exploitation des deux ponts à péage (13 millions de transactions en 2003) sur la Severn, entre Bristol et Cardiff. TMC a réalisé en 2003 un chiffre d'affaires de 1,8 million d'euros.

Toll Collect : nouveau calendrier

Le consortium Toll Collect et le ministère allemand des Transports ont signé, le 29 février 2004, un accord sur la poursuite du projet de télépéage. Composé de Deutsche Telekom (45 %), DaimlerChrysler Services (45 %) et Cofiroute (10 %), Toll Collect est chargé par l'Etat allemand d'installer le péage dématérialisé pour poids lourds sur les 12 000 km du réseau autoroutier fédéral. Le système innovant repose sur les technologies du GPS et du GSM et prévoit un péage kilométrique pour les véhicules de plus de 12 tonnes, selon le nombre d'essieux et le taux de pollution.

Le télépéage n'ayant pu être mis en service, à cause d'importants retards

> Gare de péage au Bénin



dus à des défaillances techniques, le 31 août 2003, le déploiement du système ainsi que la perception effective du péage sont finalement reportés au 1^{er} janvier 2005. Une version 2 permettant l'actualisation des données tarifaires et géographiques viendra compléter le dispositif à partir du 1^{er} janvier 2006.

En proposant une infrastructure légère (seulement 300 portiques pour 12 000 km d'autoroute), Toll Collect est une solution adaptée au réseau allemand, extrêmement dense et maillé.

Préparation à l'exploitation du pont Rion-Antirion

En Grèce, Cofiroute fait partie de sept groupements supplémentaires dans le cadre des pré-qualifications pour la concession d'autoroutes. Par ailleurs, une société composée de Cofiroute (47 %) et de partenaires grecs (53 %) est en phase de création pour

l'exploitation du pont Rion-Antirion, en cours de construction et reliant le Péloponnèse au continent.

En Afrique

Au Bénin, la mise en service de la gare de péage/pesage d'Ekpé, à Cotonou, a eu lieu avec succès. Cofiroute, qui poursuit une mission d'assistance technique et de conseil auprès de la société béninoise Uniroute dans l'exploitation de la gare, dispose ainsi d'une tête de pont sur le continent africain. Cet ouvrage devient une référence pour tous les pays de la région qui prévoient d'installer un péage sur leur territoire.

En Amérique du Sud

La filiale chilienne "Operadora Autopista del Bosque" poursuit l'exploitation de l'autoroute Chillan/Collipulli dans de bonnes conditions. Le chiffre d'affaires de l'exercice 2003 est de 3,7 millions d'euros.



> Pont Rion-Antirion

Les nouvelles technologies

Reconnue pour son expertise et ses prestations d'un très haut niveau de qualité, Cofiroute recherche en permanence des solutions plus innovantes au bénéfice de la sécurité et de la mobilité. Cofiroute poursuit des programmes de recherche et développement avec des partenaires industriels et des organismes internationaux et s'attache à faire connaître ses résultats sur la scène internationale.

Melis@, du haut débit en Maine-et-Loire

Le 12 décembre 2003, la société Melis@ infrastructures, dont Cofiroute est actionnaire à hauteur de 12 %, a signé avec le conseil général de Maine-et-Loire une convention de concession pour une durée de 20 ans, visant à doter ce département d'une infrastructure de télécommunication à haut débit. La mise en service du réseau, d'une longueur totale de 544 km, débutera courant 2004.

Cette offre permet aux collectivités traversées par le réseau Cofiroute de bénéficier des infrastructures (fibres optiques) de la société autoroutière pour la valorisation de leur région.

Les programmes en cours

Depuis trois ans, Cofiroute participe au projet ARTS (Advanced Road Traffic in South West). Ce projet européen, qui associe la France, l'Espagne et le Portugal dans l'amélioration de la qualité et de la continuité des services sur l'ensemble du réseau routier européen, bénéficie d'un budget d'investissement de 182 millions d'euros répartis sur six ans. Les actions entreprises portent sur des domaines variés tels que la surveillance du réseau, la mise en place de plans de gestion de trafic, la mise en œuvre de systèmes centralisés d'aide à l'exploitation ou encore la gestion des incidents et des appels d'urgence.

Dans le cadre du programme de recherche européen ADASE 2, Cofiroute a organisé, en février 2003, un colloque réunissant plus de soixante experts européens et japonais sur le thème des technologies de communication entre véhicules et entre véhicules et infrastructures. Les systèmes ADASE (Advanced Driver Assistance Systems in Europe—systèmes avancés d'assistance aux conducteurs en Europe) apporteront une solution efficace aux problèmes de congestion et de pollution de l'environnement et amélioreront la sécurité des conducteurs. Ils permettront également des échanges d'information en temps réel, le suivi des transports de matières dangereuses, l'alerte d'urgence et l'anticipation des situations à risque.

Dans le cadre du PREDIT (Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports), Cofiroute collabore avec le LIVIC (Laboratoire des Interactions Véhicule Infrastructure Conducteur) sur un projet de route automatisée pour les



> Radar Armada sur A10



> ITS Madrid

pois lourds. Cofiroute intervient essentiellement sur la définition des scénarii de déploiement du concept, en identifiant les différentes formes que pourrait prendre la route automatisée sur les grands corridors autoroutiers : une réservation de la voie lente sur un réseau existant ; une voie supplémentaire accolée au réseau actuel ou bien encore une nouvelle section dédiée aux poids lourds automatisés.

Pour ces différentes hypothèses, les contraintes d'infrastructures, les coûts et les impacts sur l'exploitation sont examinés.

Les outils d'aide à l'exploitation de demain

Cofiroute s'est engagée dans une démarche lourde de rénovation des outils, qui va de pair avec l'évolution de son métier d'exploitant.

Le système MAGIC, outil d'aide à l'exploitation, vise à améliorer le niveau de service

par une plus grande réactivité et une meilleure allocation des ressources pour notamment optimiser la solidarité inter-centres. MAGIC intègre toutes les sources d'informations, garde la mémoire électronique de tout ce qui entre et sort du pupitre (appels téléphoniques, fax, e-mails, radio 40 Mhz) et propose des plans d'actions pour les différents types d'événements. Les agents disposent d'une plus grande disponibilité face aux événements et d'un système de transmission des informations très performant. L'année 2003 a été surtout consacrée à la préparation du site pilote de Ponthévrard, qui accueillera MAGIC pour une phase de test au cours de l'année 2004.

ACTIV, outil d'aide à la gestion de l'activité, est en cours de développement pour une première utilisation possible fin 2004. Il permet, à partir de prévisions de l'intensité du trafic, de déduire les besoins d'ouverture de voies, de postes de péage ou d'affecter des personnels supplémentaires sur la partie du réseau concernée.

La gestion des ressources est optimisée pour garantir fluidité et sécurité aux clients, dans le respect des accords d'entreprise.

Communiquer le savoir-faire

En 2003, Cofiroute a participé à de nombreux congrès internationaux :

- le 71^e congrès annuel de l'IBTTA (International Bridge Tunnel and Turnpike Association), qui s'est tenu à Paris en septembre 2003 avec une intervention

sur l'image de l'industrie du péage et son acceptabilité par les clients ;

- le 22^e congrès mondial de la route organisé par l'AIPCCR, qui s'est déroulé à Durban, (Afrique du Sud) en octobre dernier. Cofiroute y a notamment présenté ses différentes exploitations à l'étranger, comme la SR 91 et Dartford ;
- le congrès mondial ITS (Intelligent Transport Systems and Services), du 16 au 20 novembre à Madrid, qui fut l'occasion de présenter aux nombreuses délégations étrangères le savoir-faire de Cofiroute dans le domaine de l'exploitation et du péage.

Les prix de l'innovation

Dans le cadre de sa première participation aux prix VINCI de l'innovation, Cofiroute a été distinguée trois fois au palmarès au niveau régional :

- prix développement durable du grand Ouest, pour la "récupération de l'énergie d'une résistance de charge", mise en place au centre d'exploitation de Blois,
- prix services, pour Traffic One, le serveur vocal d'information routière en Ile-de-France,
- prix matériaux en Ile-de-France, pour le joint de chaussée Viajoint HP, présenté par Freyssinet.

Cofiroute a été récompensée en finale par le prix spécial synergies pour "la démarche paysagère intégrée pour les autoroutes". Ce prix a récompensé le travail conjoint de Cofiroute avec ses maîtres d'œuvre et les entreprises de travaux publics, pour l'intégration des nouvelles sections à leur environnement.



> Tunnel à Dartford à l'est de Londres



An aerial photograph of a race track. On the left side, there is a long, continuous barrier with alternating red and white segments. The track surface is dark asphalt with white dashed lines marking the lanes. In the upper portion of the image, several cars are visible, appearing to be in motion on the track. The text "Exercice 2003" is overlaid in the upper right quadrant of the image.

Exercice 2003

Bilan au 31 décembre 2003

Actif

En euros

| | 31 décembre 2003 | | | 31 décembre 2002 |
|-------------------------------------|----------------------|------------------------------|----------------------|----------------------|
| | Montant brut | Amortissements et provisions | Montant net | |
| Immobilisations incorporelles | 78 307 | | 78 307 | 79 962 |
| Immobilisations du domaine propre | | | | |
| Terrains | 791 404 | | 791 404 | 1 120 718 |
| Agencements - installations | 9 350 985 | 5 708 517 | 3 642 468 | 4 542 154 |
| Autres immobilisations corporelles | 25 320 601 | 13 219 785 | 12 100 816 | 12 225 047 |
| | 35 462 990 | 18 928 302 | 16 534 688 | 17 887 919 |
| Immobilisations mises en concession | | | | |
| Biens non renouvelables | 3 331 738 175 | 1 225 390 161 | 2 106 348 014 | 2 000 979 853 |
| Biens renouvelables | 443 120 262 | 272 783 387 | 170 336 875 | 157 202 518 |
| Immobilisations en cours | 719 197 704 | | 719 197 704 | 707 742 416 |
| | 4 494 056 141 | 1 498 173 548 | 2 995 882 593 | 2 865 924 787 |
| Immobilisations financières | | | | |
| Participation & créances rattachées | 14 755 681 | 12 502 400 | 2 253 281 | 2 095 013 |
| Prêts | 1 966 573 | | 1 966 573 | 1 735 941 |
| Dépôts et cautionnements | 271 782 | | 271 782 | 271 782 |
| | 16 994 036 | 12 502 400 | 4 491 636 | 4 102 736 |
| Stocks de matières et de services | 2 161 764 | | 2 161 764 | 1 846 460 |
| Créances | | | | |
| Clients | 37 177 593 | 3 779 373 | 33 398 220 | 31 209 394 |
| Personnel | 220 468 | | 220 468 | 110 637 |
| Etat | 7 343 829 | | 7 343 829 | 4 427 147 |
| Autres créances | 35 316 718 | | 35 316 718 | 22 414 779 |
| | 80 058 608 | 3 779 373 | 76 279 235 | 58 161 957 |
| Charges constatées d'avance | 10 113 001 | | 10 113 001 | 9 151 574 |
| Comptes financiers | 819 075 744 | | 819 075 744 | 249 765 481 |
| TOTAL | 5 458 000 591 | 1 533 383 623 | 3 924 616 968 | 3 206 920 876 |

Passif

En euros

| | 31 décembre 2003 | 31 décembre 2002 |
|---|----------------------|----------------------|
| Capitaux propres | | |
| Capital social | 158 282 124 | 158 282 124 |
| Réserve légale | 15 828 212 | 15 828 212 |
| Autres réserves | 4 209 755 | 4 209 755 |
| Report à nouveau | 744 254 781 | 644 965 912 |
| Résultat de l'exercice | 220 200 546 | 215 768 279 |
| Acompte sur dividendes | -98 865 450 | -87 501 605 |
| Subventions d'investissement | 50 310 213 | 45 767 255 |
| Provisions réglementées | 30 414 644 | 27 130 501 |
| | 1 124 634 825 | 1 024 450 433 |
| Provisions pour risques et charges | | |
| Provisions pour pertes et charges | 90 812 959 | 66 965 039 |
| Dettes financières | | |
| Autres emprunts | 2 505 440 703 | 1 872 934 818 |
| Créances Etat & collectivités locales | 12 729 493 | 12 729 493 |
| | 2 518 170 196 | 1 885 664 311 |
| Dettes | | |
| Fournisseurs | 52 915 958 | 43 700 708 |
| Clients - dépôts de garantie | 3 011 402 | 2 493 147 |
| Personnel | 17 282 731 | 17 292 536 |
| Dettes fiscales et sociales | 86 736 280 | 158 480 818 |
| Autres dettes | 25 389 588 | 1 991 071 |
| | 185 335 959 | 223 958 280 |
| Produits constatés d'avance | 5 652 105 | 5 882 813 |
| Ecarts de conversion passif | 10 924 | 0 |
| TOTAL | 3 924 616 968 | 3 206 920 876 |

Compte de résultat

AU 31 DECEMBRE 2003

| Postes | | | |
|---|--|--------------------|--------------------|
| En euros | | | |
| | | 31 décembre 2003 | 31 décembre 2002 |
| Produits d'exploitation | | | |
| Chiffre d'affaires | | | |
| Recettes de péage | | 814 825 014 | 787 098 646 |
| Recettes accessoires | | 14 293 733 | 13 579 959 |
| Montant net du chiffre d'affaires | | 829 118 747 | 800 678 605 |
| Reprise de provisions | | 28 430 303 | 28 749 922 |
| Produits divers | | 15 916 585 | 6 194 274 |
| TOTAL I | | 873 465 635 | 835 622 801 |
| Charges d'exploitation | | | |
| Achats de matières consommables | | 8 223 843 | 7 525 561 |
| Services extérieurs liés à l'investissement | | 27 537 720 | 26 904 862 |
| Grosses réparations | | 20 815 586 | 24 744 334 |
| Services extérieurs liés à l'exploitation | | 25 340 926 | 24 917 130 |
| Impôts et taxes | | 97 656 606 | 96 062 046 |
| Charges de personnel | | 85 207 204 | 83 851 282 |
| Participation | | 5 171 117 | 5 714 924 |
| Autres charges de gestion courante | | 949 496 | 124 486 |
| Amortissements du domaine propre | | 4 888 414 | 4 314 311 |
| Amortissements des biens renouvelables | | 30 775 458 | 30 565 723 |
| Amortissements de caducité | | 76 331 800 | 85 977 336 |
| Provisions pour charges d'exploitation | | 17 127 100 | 22 758 728 |
| TOTAL II | | 400 025 270 | 413 460 723 |
| 1 - Résultat d'exploitation (I - II) | | 473 440 365 | 422 162 078 |
| Produits financiers | | | |
| Intérêts intercalaires | | 46 911 562 | 19 014 913 |
| Autres produits financiers | | 35 975 412 | 13 324 026 |
| Reprise de provisions | | 684 932 | 2 253 703 |
| TOTAL III | | 83 571 906 | 34 592 642 |
| Charges financières | | | |
| Frais financiers | | 137 331 291 | 118 338 880 |
| Provision pour dépréciation des titres | | 12 502 400 | |
| Autres charges financières | | 27 772 | 142 146 |
| TOTAL IV | | 149 861 463 | 118 481 026 |
| 2 - Résultat financier (III - IV) | | -66 289 557 | -83 888 384 |
| 3 - Résultat courant (1 + 2) | | 407 150 808 | 338 273 694 |
| Produits exceptionnels V | | | |
| Charges exceptionnelles VI | | 7 828 639 | 5 613 795 |
| 4 - Résultat exceptionnel (V - VI) | | -61 192 860 | -7 661 045 |
| Impôts sur les bénéfices, impôts différés et contributions VIII | | 125 757 402 | 114 844 370 |
| Total des produits (I + III + V) | | 964 866 180 | 875 829 238 |
| Total des charges (II + IV + VI + VII + VIII) | | 744 665 634 | 660 060 959 |
| Bénéfice | | 220 200 546 | 215 768 279 |

Annexe des comptes

AU 31 DECEMBRE 2003

1 – FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE

Emission d'emprunt obligataire :

Un emprunt obligataire de 600 millions d'euros venant à échéance le 30 avril 2018 a été émis le 30 avril 2003. Son prix d'émission a été fixé à 99,3128% du nominal et le coupon à 5,25%.

Crédit de départ :

Le bénéfice du crédit de départ de TVA sur sections en service a été définitivement accordé à COFRROUTE le 4 février 2003. Il en résulte une diminution de 80 millions d'euros de la valeur brute des immobilisations du domaine concédé.

Projet Toll Collect :

La société détient une participation de 10 % dans un consortium dénommé "Toll Collect" constitué, en outre, des sociétés Deutsche Telecom et Daimler-Chrysler Services. Ce consortium est titulaire d'un contrat ayant pour objet la mise au point et l'exploitation d'un service de perception automatisé d'un péage pour les poids lourds sur le réseau allemand. La mise en service, initialement prévue le 31/08/03, n'a pu intervenir dans les délais pour des raisons techniques liées au caractère fortement innovant du projet. Ce retard a amené le gouvernement allemand à formuler diverses réclamations, notamment au titre de pénalités à l'encontre du consortium.

Un accord a été conclu le 29/02/04 avec le gouvernement allemand maintenant le consortium dans son attribution du projet et fixant une double date de mise en service : le 1^{er} janvier 2005 dans une application provisoire et le 1^{er} janvier 2006 dans sa version définitive. Compte tenu des dispositions contractuelles applicables tant dans les relations avec le gouvernement allemand qu'au sein du consortium, les comptes de l'exercice 2003 incluent des provisions pour un montant correspondant au risque global de 70 millions d'euros.

Leur comptabilisation a été enregistrée au niveau :

- des titres de participation pour 12,5 M€
- des créances d'exploitation pour 1,2 M€
- des charges exceptionnelles pour 56,3 M€ dont 20 M€ de pénalités et 36,3 M€ de risques sur garanties bancaires.

2 - REGLES ET METHODES D'EVALUATION

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

La présentation des comptes au 31 décembre 2003 intègre les modifications suivantes :

- Les recettes des sous-concessionnaires pétroliers et restaurateurs, les redevances publicitaires et télécoms sont désormais intégrées dans le chiffre d'affaires.

Pour une meilleure comparabilité, les comptes au 31 décembre 2002 ont fait l'objet des mêmes reclassements.

2 – 1 Immobilisations

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

Immobilisations du domaine concédé :

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

Elles sont comptabilisées à leur coût de revient historique incluant :

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

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. Elles font ainsi l'objet d'un amortissement pour dépréciation destiné à couvrir leur remplacement en cours de concession et d'un amortissement de caducité calculé depuis le 1^{er} janvier 2003 sur leur valeur nette.

Intérêts Intercalaires :

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

A compter du 1^{er} janvier 2003, la société a procédé à un changement de modalités de calcul de ses intérêts intercalaires :

- Lorsque les fonds sont empruntés spécifiquement en vue de la construction d'une section, le montant des coûts d'emprunt incorporable correspond aux coûts réels encourus sur cet emprunt au cours de l'exercice diminués de tout produit obtenu du placement temporaire de ces fonds empruntés.
- Lorsque les fonds sont empruntés de manière générale et utilisés dans le cadre de la construction de plusieurs sections, le montant des coûts incorporables au coût de la section est déterminé en appliquant un taux de capitalisation aux dépenses supportées lors de la phase de construction. Ce taux de capitalisation est égal à la moyenne pondérée des coûts d'emprunt en cours dans l'entreprise au titre de l'exercice, hors emprunt spécifique. Le montant des intérêts intercalaires capitalisés au cours d'un exercice donné n'excède pas le montant total des coûts d'emprunts supportés au cours de ce même exercice.

Par rapport aux montants antérieurement calculés le complément d'intérêts incorporés en 2003 s'élève à 22,8 millions d'euros avant impôts.

Modalités d'amortissement :

- Les amortissements de caducité s'appliquent à toutes les sources de financement -exceptés 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 28 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.

2 – 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.

2 – 3 Créances clients et autres créances d'exploitation

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

2 – 4 Valeurs mobilières de placement

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

2 – 5 Emprunts

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

2 – 6 Instruments financiers

Dans le cadre de sa gestion 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.

2 – 7 Subventions d'investissement

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

2 – 8 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 complémentaires.

2 – 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.

2 – 10 Impôt sur les sociétés

Cofiroute comptabilise une provision pour impôts différés dans ses comptes annuels sur la base du taux d'impôt en vigueur à la clôture de l'exercice. Cette provision est déterminée en tenant compte des différences temporaires afférentes aux intérêts intercalaires, participation des salariés et Organic. L'impôt sur les sociétés est calculé dans le cadre de l'intégration fiscale du groupe constitué par Cofiroute (Société mère), Cofiroute Participations, SPTF et SÉRA (Sociétés intégrées). La charge d'impôt supportée par les filiales intégrées est égale à celle qu'elles auraient supportée en l'absence d'intégration. Les économies réalisées par le Groupe non liées aux déficits, sont conservées chez la Société mère.

2 – 11 Consolidation

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

Les comptes de Cofiroute sont consolidés par intégration globale dans les comptes de la société Vinci SA au capital de 837 950 320 euros 1, cours Ferdinand de Lesseps 92 851 Rueil Malmaison Cedex.

3 - NOTES SUR LES COMPTES

3 - 1 Actif

3 - 1 - 1 Immobilisations brutes

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 1.01.2003 | Mouvements de l'exercice | | Au 31.12.2003 |
|--------------------------------------|----------------|--------------------------|--------------|----------------|
| | | Augmentations | Diminutions | |
| Immobilisations incorporelles | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,1 |
| Immobilisations du domaine propre | 37,1 | 4,5 | 6,1 | 35,5 |
| Immobilisations du domaine concédé : | 4 279,0 | 392,7 | 177,7 | 4 494,0 |
| dont en service | 3 571,3 | *226,5 | 23,0 | 3 774,8 |
| dont en cours | 707,7 | 166,2 | 154,7 | 719,2 |
| Immobilisations financières | 4,8 | 12,9 | 0,7 | 17,0 |
| TOTAL | 4 321,0 | 410,1 | 184,5 | 4 546,6 |

* inclut une diminution de 80 millions d'euros au titre du crédit de départ accordé en 2003

3 - 1 - 2 - Amortissements

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 1.01.2003 | Mouvements de l'exercice | | Au 31.12.2003 |
|---|----------------|--------------------------|-------------|----------------|
| | | Augmentations | Diminutions | |
| Immobilisations incorporelles | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Immobilisations du domaine propre | 19,2 | 4,9 | 5,2 | 18,9 |
| Domaine concédé : | | | | |
| Amortissement de caducité | 1 149,1 | 76,3 | 0,0 | 1 225,4 |
| Immobilisations des biens renouvelables | 264,1 | 30,8 | 22,4 | 272,5 |
| TOTAL | 1 432,4 | 112,0 | 27,6 | 1 516,8 |

3 - 1 - 3 - Filiales

En millions d'euros

| | Filiale* Cofiroute Participations 6 à 10 Rue Troyon 92316 SEVRES CÉDEX Numéro Siret : 352 579 353 00025 |
|---|--|
| CAPITAL | 2,2 |
| Capitaux propres autres que le capital (1) | 1,4 |
| 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 | 0,4 |
| Résultats (bénéfice ou perte) du dernier exercice clos | 0,4 |
| Dividendes encaissés par la Société au cours de l'exercice (3) | 0,4 |
| Observations | - |

(*) chiffres relatifs à l'exercice 2003

(1) y compris le résultat de l'exercice

(2) il s'agit de produits financiers

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

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

L'ensemble des créances d'exploitation est à moins d'un an et s'élève à 90,2 millions d'euros.

3 - 1 - 5 - Provisions pour dépréciation

En millions d'euros

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

| | Au 1.01.2003 | Mouvements de l'exercice | | Au 31.12.2003 |
|-------------------------|--------------|--------------------------|-------------|---------------|
| | | Augmentations | Diminutions | |
| Biens renouvelables | 0,0 | 0,3 | 0,0 | 0,3 |
| Titres de participation | 0,7 | *12,5 | 0,7 | 12,5 |
| Stocks | 0,2 | 0,0 | 0,2 | 0,0 |
| Clients | 2,4 | 3,8 | 2,4 | 3,8 |
| Autres créances | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| TOTAL | 3,3 | 16,6 | 3,3 | 16,6 |

* provision pour dépréciation des titres Toll Collect

3 - 1 - 6 Charges constatées d'avance

Les charges constatées d'avance comprennent essentiellement la redevance domaniale pour 9,3 millions d'euros.

3 - 2 Passif

3 - 2 - 1 Capital social

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

3 - 2 - 2 Provisions pour risques et charges

En millions d'euros

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

| | Au 1.01.2003 | Mouvements de l'exercice | | Au 31.12.2003 |
|----------------------------------|--------------|--------------------------|-------------|---------------|
| | | Augmentations | Diminutions | |
| Prov pour grosses réparations | 61,9 | 13,3 | 22,1 | 53,1 |
| Prov pour litiges divers | 3,9 | 0,1 | 3,5 | 0,5 |
| Prov pour engagements retraites* | 0,9 | 0,0 | 0,0 | 0,9 |
| Prov diverses | 0,3 | 0,0 | 0,3 | 0,0 |
| Prov pour engagement financier | 0,0 | **36,3 | 0,0 | 36,3 |
| TOTAL | 67,0 | 49,7 | 25,9 | 90,8 |

* en complément de primes d'assurances incluses dans les charges d'exploitation pour un montant de 0,8 M€

** provision sur engagements bancaires du projet Toll Collect

3 - 2 - 3 Etat d'échéance des dettes

En millions d'euros

Le poste dettes d'exploitation comprend notamment 63,2 millions d'euros d'impôts différés.

| | Montant brut | À moins d'un an | De plus d'un an à 5 ans au plus | À plus de 5 ans |
|-----------------------------|----------------|-----------------|---------------------------------|-----------------|
| Dettes financières | 2 518,2 | 112,9 | 987,8 | 1 417,5 |
| Dettes d'exploitation | 185,3 | 185,3 | | |
| Produits constatés d'avance | 5,6 | 1,0 | 3,9 | 0,7 |
| TOTAL | 2 709,1 | 299,2 | 991,7 | 1 418,2 |

3 - 2 - 4 Emprunts

En millions d'euros

Les emprunts obligataires sont émis à taux fixe pour 2 270,9 millions d'euros, l'emprunt bancaire BEI est émis à taux variable pour 125,0 millions d'euros et à taux fixe pour 75,0 millions d'euros. Des swaps de taux pour un notional de 1 050,0 millions d'euros ont transformé les taux fixes en taux variables. Les instruments dérivés de taux sont à même échéance que les éléments couverts. Compte tenu des opérations de swaps et de l'emprunt BEI à taux variable, la proportion des emprunts à taux variables s'établit à 47,6 %. L'exigibilité des emprunts, comme leur taux, n'est pas fonction du respect de ratios financiers.

| | Montant brut | À moins d'un an | De plus d'un an à 5 ans au plus | À plus de 5 ans |
|-----------------------|----------------|-----------------|---------------------------------|-----------------|
| Emprunts obligataires | 2 270,9 | 77,8 | 982,6 | 1 210,5 |
| Autres emprunts (BEI) | 200,0 | | | 200,0 |
| Intérêts courus | 34,5 | 34,5 | | |
| TOTAL | 2 505,4 | 112,3 | 982,6 | 1 410,5 |

3 - 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 2,4 millions d'euros.
- Des produits financiers pour un montant net de 2,7 millions d'euros correspondant aux soultes reçues lors de la mise en place des swaps de taux d'intérêts sur les emprunts obligataires de novembre 1997, novembre

1999 et avril 2003, étalées sur la durée des emprunts.

3 - 3 Compte de résultat

Les comptes au 31 décembre 2002 sont également présentés dans une version pro forma incluant le reclassement des recettes sous-concessionnaires pétroliers et restaurateurs, les redevances publicitaires et télécoms, pour permettre une meilleure comparaison avec les comptes 2003.

3 - 3 - 1 Résultat exceptionnel

En millions d'euros

Le résultat exceptionnel comprend les éléments suivants :

| | 31.12.02 | 31.12.03 |
|---|--------------|---------------|
| Produits exceptionnels | 5,6 | 7,8 |
| Sur opérations de gestion | 1,1 | 0,5 |
| Sur opérations en capital | 0,5 | 1,4 |
| Reprises sur provisions & transferts de charges | 4,0 | 5,9 |
| Charges exceptionnelles | 13,3 | 69,0 |
| Sur opérations de gestion | 0,4 | 21,1 |
| Sur opérations en capital | 5,5 | 2,2 |
| Dotations aux amortissements & provisions | 7,4 | 45,7 |
| RÉSULTAT EXCEPTIONNEL | - 7,7 | - 61,2 |

3 – 3 – 2 Impôts sur les sociétés :

La charge d'impôt d'un montant de 125,7 millions d'euros est composée :

- de l'impôt sur les sociétés engendré par le résultat courant à hauteur de 104,1 millions d'euros
- des impôts différés pour 15,1 millions d'euros
- de la contribution exceptionnelle de 3,0 % d'un montant de 3,1 millions d'euros et de la contribution sociale de 3,3 % d'un montant de 3,4 millions d'euros.

3 – 3 – 3 Situation fiscale latente :

La Société a constitué au titre des amortissements dérogatoires une provision qui s'élève au 31 décembre 2003 à 30,4 millions d'euros, d'où il résulte, au taux de 33,33 % augmenté de la contribution de 3 %, une situation fiscale passive latente de 10,4 millions d'euros.

3 – 4 Informations complémentaires

3 – 4 – 1 Engagements hors bilan :

- Engagements donnés soit sous forme de cautions émises par les banques au nom de

Cofiroute, soit directement au profit de tiers : 72,8 millions d'euros

Engagements de bonne fin sur Toll Collect : un engagement solidaire avec nos partenaires a été émis en faveur du Bund par l'ensemble des associés pour garantir la bonne exécution du contrat allemand. En liaison avec cet engagement, des cautions ont été délivrées auprès d'un pool bancaire pour un montant représentant l'essentiel des cautions émises en 2003 et restant en vigueur au 31 décembre 2003.

- Engagements reçus sous forme de cautions émises par les banques au nom de clients abonnés, au profit de Cofiroute : 13,9 millions d'euros

- Engagements reçus sous forme de cautions émises par les banques au nom de la SAFER, au profit de Cofiroute : 2,0 millions d'euros

- Engagements d'investissements : dans le cadre de ses contrats de concession, la société s'est engagée à réaliser des investissements pour un montant de 2 922 M€ au cours des 5 prochaines années.

3 – 4 – 2 Effectif moyen :

| | Personnel salarié | Personnel mis à disposition (1) |
|--------------------|-------------------|---------------------------------|
| Cadres | 191 | |
| Agents de maîtrise | 328 | |
| Collaborateurs | 1 472 | 10 |
| TOTAL | 1 991 | 10 |

Résultat des cinq derniers exercices

En euros

| | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 1. Situation financière en fin d'exercice | | | | | |
| Capital social | 154 679 194 | 158 282 124 | 158 282 124 | 158 282 124 | 158 282 124 |
| Nombre d'actions émises | 4 058 516 | 4 058 516 | 4 058 516 | 4 058 516 | 4 058 516 |
| 2. Résultat global des opérations effectuées | | | | | |
| Chiffre d'affaires (1) | 758 702 999 | 788 962 601 | 740 813 796 | 787 098 646 | 829 118 747 |
| Bénéfice avant impôts, participation des salariés, amortissements et provisions | 372 520 665 | 390 117 576 | 429 776 875 | 452 478 797 | 503 507 687 |
| Impôt sur les bénéfices à 33,33 % | 86 839 067 | 94 178 736 | 96 708 539 | 104 107 072 | 104 113 407 |
| Contributions supplémentaires sur l'impôt société | 17 367 813 | 12 500 618 | 8 828 894 | 6 533 566 | 6 533 965 |
| Bénéfices après impôts, contribution, participation des salariés, amortissements et provisions | 174 875 755 | 188 956 764 | 195 128 442 | 215 768 279 | 220 200 546 |
| Montant des Bénéfices distribués | 95 282 383 | 102 954 471 | 105 521 416 | 116 479 409 | 124 718 197 |
| Dettes à long terme | 1 578 794 091 | 1 504 805 501 | 1 734 022 063 | 1 802 007 360 | 2 405 258 360 |
| Coût de revient de la concession | 3 581 608 831 | 3 749 068 519 | 4 058 277 615 | 4 279 084 434 | 4 494 056 141 |
| 3. Résultat des opérations réduit à une seule action | | | | | |
| Bénéfice après impôt et participation des salariés mais avant amortissement et provisions | 64,80 | 68,43 | 78,48 | 82,82 | 95,52 |
| Bénéfice après impôt et participation des salariés, amortissements et provisions | 43,09 | 46,56 | 48,08 | 53,16 | 54,26 |
| Dividende versé à chaque action | 23,48 | 25,37 | 26,00 | 28,70 | 30,73 |
| 4. Personnel | | | | | |
| Effectif moyen des salariés employés pendant l'exercice | 1 904 | 1 928 | 1 981 | 1 962 | 1 991 |
| Montant de la masse salariale | 50 106 747 | 53 654 361 | 56 100 117 | 57 245 897 | 57 231 894 |
| Montant des sommes versées au titre des avantages sociaux | 23 843 803 | 25 059 804 | 25 082 735 | 26 605 385 | 27 975 310 |

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

Tableau des flux de trésorerie 2003

En millions d'euros

| | 31.12.2003 | 31.12.2002 |
|--|---------------|---------------|
| Trésorerie à l'ouverture de l'exercice | 249,8 | 154,0 |
| Opérations liées à l'activité | | |
| Capacité d'autofinancement (hors transferts de charges) | 326,5 | 317,9 |
| Variation du besoin en fonds de roulement | -48,2 | 55,3 |
| A. Flux provenant de l'activité | 278,3 | 373,2 |
| Opérations d'investissement | | |
| Immobilisations | -208,4 | -220,0 |
| Subventions d'investissement | 4,5 | 1,5 |
| Cessions d'immobilisations | 1,4 | 0,4 |
| B. Flux provenant de l'investissement | -202,5 | -218,1 |
| Opérations de financement | | |
| Dividendes | -127,8 | -110,9 |
| Emprunts et avances | 681,0 | 129,5 |
| Remboursements d'emprunts et avances | -59,7 | -77,9 |
| C. Flux provenant du financement | 493,5 | -59,3 |
| Variation de trésorerie (A + B + C) | 569,3 | 95,8 |
| Trésorerie à la clôture de l'exercice | 819,1 | 249,8 |

Mazars & Guerard
Le Vinci - 4, Allée de l'Arche
92075 - La Défense Cedex

RSM Salustro Reydel
8, avenue Delcassé
75378 - Paris Cedex 08

Rapport général
des commissaires aux comptes
sur les comptes annuels

Exercice clos le 31 décembre 2003

Mesdames, Messieurs,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2003, 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.

2. Justification de nos appréciations

En application des dispositions de l'article L. 225-235 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations introduites par la Loi de Sécurité Financière du 1^{er} août 2003 et applicables pour la première fois à cet exercice, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

Cofiroute a constaté dans ses comptes de l'exercice 2003 des provisions pour un montant de 70 millions d'euros, au titre de sa participation de 10% dans un consortium dénommé "Toll Collect". Ces provisions ont été évaluées selon les modalités présentées en note 1 de l'annexe aux états financiers.

Sur la base des éléments disponibles à ce jour, notre appréciation de ces provisions s'est fondée sur les accords contractuels au sein du consortium. Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes annuels pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de l'opinion sans réserve exprimée dans la première partie de ce rapport.

3. Vérifications et informations spécifiques

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

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

En application de la loi, nous nous sommes assurés que les diverses informations relatives aux prises de participation et de contrôle vous ont été communiquées dans le rapport de gestion.

Fait à Paris, le 19 mars 2004
Les commissaires aux comptes

Mazars & Guerard

RSM Salustro Reydel



Xavier Charton



Benoît Lebrun



Michel Berthet

Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes - Cofiroute

Société Anonyme au capital de 158 282 124 €

Siège Social : 6 à 10, rue Troyon - 92316 Sèvres Cedex - France

RCS Nanterre 552 115 891

Conception et réalisation : h m - Rédaction : Sylvie Diacre

Crédit photos : Aude Sirvain - Benoit Voisin - Patrick Tohier - Marc Trotsky - Jean Zindel/Cofiroute - DR



Direction de la Communication
6 à 10 rue Troyon - 92316 SEVRES Cedex - FRANCE
Téléphone : 33 (0)1 41 14 70 00 - Site Internet : www.cofiroute.fr