

*Rapport annuel
2004*



SOMMAIRE



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

1. Les performances économiques, sociales et environnementales

p 14

- Les résultats économiques et financiers
- Trafic et péage
- Une nouvelle dynamique sociale
- L'environnement

2. L'aménagement des territoires

p 24

- Le réseau interurbain
- L'A86

3. Un haut niveau de services

p 34

- La sécurité des clients, du personnel, des chantiers
- La fluidité du trafic
- Le confort et l'agrément
- Une nouvelle politique commerciale et de services
- Les activités de développement

4. Exercice 2004

p 50



Message du Président



Pour Cofiroute, l'année 2004 est une année d'engagement et d'action. L'entreprise exerce désormais sa mission de délégation de service public dans un cadre renouvelé pour mieux prendre en compte les attentes de l'Etat concédant, de ses clients automobilistes, des collectivités territoriales desservies par son réseau et de ses partenaires.

Cette démarche de progrès s'engage sur des fondements solides et sains. L'entreprise a montré sa capacité à inscrire dans la durée la croissance de son chiffre d'affaires et de ses résultats ; elle prouve également chaque jour sa détermination à entretenir un dialogue social indispensable à la mise en œuvre de sa politique d'ouverture et de progrès. En ligne avec ses objectifs, le chiffre d'affaires de Cofiroute en 2004 s'élève à 862 millions d'euros, en croissance de 4 % par rapport à celui de l'année précédente. Le résultat net atteint 260 millions d'euros, en progression de 18 % sur celui de 2003.

Le 4 mai 2004, la signature du 11^e avenant au contrat de concession et d'un contrat de plan portant sur la période 2004-2008 a instauré entre l'Etat et Cofiroute les règles d'un partenariat renouvelé. Le contrat de plan précise notamment le programme des investissements d'extension et d'amélioration du réseau, l'évolution des tarifs de péage et les principaux indicateurs de performance de l'exploitation.

Avec un programme d'investissements de 3 milliards d'euros, Cofiroute figure parmi les plus importants maîtres d'ouvrage d'infrastructures en France pour les quatre prochaines années. Le réseau interurbain sera porté sur cette période de 928 km à 1 091 km, par l'achèvement des liaisons autoroutières Alençon-Tours et Vierzon-Tours et des contournements de Langeais par l'A85 et d'Angers par l'A11. Il s'agit d'un investissement de 1,4 milliard d'euros auquel s'ajoutent des travaux de modernisation du réseau en service à hauteur de 500 millions d'euros. En Ile-de-France, le bouclage en

souterrain de l'A86 à l'ouest est désormais programmé à l'horizon 2009, le projet ayant reçu en 2004 les ultimes approbations nécessaires à sa poursuite.

Première société d'autoroutes certifiée ISO 9001:2000 pour l'ensemble de son exploitation, Cofiroute a affirmé en 2004 son ambition d'offrir à l'ensemble de ses clients un niveau de service élevé et homogène en tous points de son réseau, qu'il s'agisse de l'infrastructure, de la signalétique, de l'information et de l'accompagnement sur le réseau, de l'accueil sur les aires de repos et des services proposés par ses partenaires pétroliers et restaurateurs. Mais le premier service de l'autoroute, c'est la sécurité : Cofiroute est un partenaire actif de l'Etat dans la recherche d'une sécurité accrue des automobilistes comme de ses salariés intervenant sur le réseau.

C'est la même ambition de satisfaction des clients qui a guidé la politique de décentralisation et de responsabilisation des secteurs d'exploitation engagée en 2004. Chaque entité, fonctionnant en autonomie, s'organise désormais avec ses moyens propres, au plus près de sa clientèle, pour atteindre les objectifs d'exploitation qui lui sont fixés. Le dialogue social, dont les bases ont été renouvelées, permet d'envisager les conditions d'une plus grande adaptation aux réalités du terrain et d'une meilleure mobilité au sein de l'entreprise.

L'amélioration continue des performances technologiques permet également de satisfaire les attentes de la clientèle, en particulier par le développement en France du télépéage pour les voitures. Les débuts réussis en Allemagne de l'opérateur Toll Collect ouvrent la voie au développement du télépéage poids lourds prévu dès 2006 en France, pour anticiper les exigences d'interopérabilité de la Commission européenne.

Enfin, le succès des nouvelles exploitations, en Grèce notamment, et les distinctions reçues en Californie et au Chili permettent à Cofiroute d'asseoir son développement sur la reconnaissance d'un véritable savoir-faire.

Cofiroute renforce ainsi, en 2004, sa position d'acteur de référence dans le domaine de l'exploitation d'ouvrages à péage en France et à l'international.

Henri Stoff
Président-directeur général

Conseil d'administration

au 25 février 2005

Henri Cyna
Président d'honneur

Guy Maillard
Président d'honneur

Maurice Durand-Dubief
Président honoraire

Henri Stouff
Président-directeur général

Eiffage
représentée par
Jean-François Roverato

VINCI Concessions
représentée par David Azéma

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



Comité exécutif

au 1^{er} janvier 2005



De gauche à droite :

André Broto

Pierre Anjolras

Jérôme Geoffray

Patrick Paris

Henri Stouff

Christian Heurtebis

Odile Georges-Picot

Pierre Duprat

Erik Leleu

Henri Stouff

Président-directeur général

Pierre Anjolras

Directeur de l'exploitation

Odile Georges-Picot

Directeur général délégué
concessions et développement

André Broto

Directeur de la construction

Pierre Duprat

Directeur du marketing
et de la communication

Patrick Paris

Directeur financier

Erik Leleu

Directeur des ressources
humaines

Christian Heurtebis

Directeur du développement

Jérôme Geoffray

Directeur des systèmes
opérationnels

Commissaires aux comptes

au 31 décembre 2004

MAZARS & GUERARD

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

RSM SALUSTRO REYDEL

8, allée Delcassé
75378 Paris Cedex 8



Gouvernance d'entreprise

■ Les instances de contrôle

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

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

Vis-à-vis de l'Etat concédant, Cofiroute s'engage sur des réalisations aux échéances fixées et rend compte régulièrement, à son autorité de tutelle, de leur avancement. Celles-ci sont définies dans le contrat de concession interurbain, dont le 11^e avenant a été signé en 2004 et par un contrat de plan, signé la même année pour la période 2004-2008.

En 2004, Cofiroute a par ailleurs déployé une politique de décentralisation et de responsabilisation des opérationnels qui vise à améliorer les performances économiques et sociales de l'entreprise dans le respect des règles de transparence.

Celle-ci s'accompagne d'une démarche d'amélioration continue dans le cadre de la certification ISO 9001 : 2000 qui oblige

Cofiroute à respecter ses engagements en matière de qualité dans la durée, en évaluant et en rendant compte de sa situation aux organismes qualifiés.

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

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

■ **Le conseil d'administration**

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

En 2004, le conseil d'administration s'est réuni quatre fois avec un taux de participation proche de 100%.

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

En 2004 le conseil d'administration a examiné l'activité de l'entreprise, ses principaux engagements ainsi que ses

perspectives. Il a notamment :

- arrêté les comptes de l'exercice 2003, les comptes semestriels 2004 et examiné le budget prévisionnel 2005
- approuvé l'avenant 11 au contrat de concession et le 2^e contrat de plan pour la période 2004-2008
- approuvé l'engagement de la construction du second tunnel de l'A86
- approuvé la proposition du Président de mettre en œuvre une politique concertée avec les autres sociétés autoroutières pour la mise en place du télépéage des poids lourds dans le cadre de la directive européenne d'interopérabilité
- été informé régulièrement de la mise en œuvre de la politique de décentralisation et de responsabilisation des opérationnels.





Dates clés

35 ans d'existence

- 1970** Création de Cofiroute par un consortium d'entreprises du BTP (SGE, GTM, Colas, Fougerolle et Entreprise Jean Lefebvre) et de banques (CCF et Paribas). La société est chargée de la concession de 450 km d'autoroutes en France sur les axes Paris-Poitiers (A10) et Paris-Le Mans (A11).
- 1972** Ouverture des deux premières sections, soit 68 km.
- 1973** Achèvement de quatre nouveaux tronçons (A10).
- 1974** Jonction Orléans-Tours (A10).
- 1975** Ouverture de la section Chartres-La Ferté Bernard (A11).
- 1977** Mise en service de Tours-Poitiers (A10).
- 1978** Ouverture de la section La Ferté Bernard-Le Mans (A11). A cette date, Cofiroute a construit 462 km d'autoroutes.
- 1980**
- Rennes est à 3 heures de Paris grâce à la construction de l'A81 (Le Mans-La Gravelle).
 - Construction de la liaison Angers-Nantes sur l'A11.
- 1988** Création d'Autoroute FM, la première radio d'autoroute en France.
- 1989** Ouverture de l'autoroute A71 Orléans-Bourges.
- 1993** Ouverture du contournement de Nantes.
- 1997** Ouverture des deux premières sections de l'A85 (Angers-Tours-Vierzon).
- 1999** Cofiroute est retenue pour la concession de l'A86 Ouest en région parisienne.
- 2000** Ouverture de la section Maresché-Ecommoy (45 km) sur l'A28.
- 2001** Ouverture de la section Maresché-Alençon (31,2 km) sur l'A28 ainsi que de Theillay (Vierzon)-Villefranche-sur-Cher (Romorantin) sur l'A85 (21,4 km).
- 2002**
- Signature du contrat Toll Collect.
 - Lancement de la démarche qualité.
- 2003**
- Fin du creusement de la première partie du tunnel A86.
 - Cofiroute première société d'autoroute en France certifiée ISO 9001 : 2000 pour l'exploitation de la totalité de son réseau.
 - Ouverture de la section de 32 km Villefranche-sur-Cher / Saint-Romain-sur-Cher (A85).

Faits marquants de l'année

Mars 2004

- Henri Stoff nommé Président-directeur général de Cofiroute



Août

- Inauguration et début de l'exploitation du pont Charilaos Trikoupis (Rion-Antirion) en Grèce



Avril

- Obtention des dernières autorisations administratives permettant de lancer l'ensemble des travaux sur l'A86



Septembre

- Lancement de l'abonnement "Universi-t"



Mai

- Signature de l'avenant 11 au contrat de concession et du contrat de plan 2004-2008



Octobre

- Signature d'un crédit revolving de 1,02 milliard d'euros
- Cofiroute pressentie comme exploitant de l'A19 Artenay-Courtenay



Mai

- Démarrage de l'A11 Angers



Décembre Janvier 2005

- Lancement de Toll Collect, le télépéage poids lourds en Allemagne





Chiffres clés

Cofiroute est à ce jour la seule société concessionnaire d'autoroutes demeurée de statut privé depuis sa création. Elle a su depuis plus de 30 ans construire un modèle performant de développement fondé sur la conception, le financement, la construction et l'exploitation d'ouvrages à péages en France et à l'étranger. L'entreprise exploite 928 km d'autoroutes dans l'ouest de la France, auxquels s'ajoutent 163 km* en construction. Cofiroute est également concessionnaire du bouclage souterrain de l'A86 en Ile-de-France, dont une première partie entrera en service fin 2007.

■ Economie

Chiffre d'affaires :

862 millions d'euros soit + 4,0 %

Excédent brut d'exploitation :

582 millions d'euros soit + 1,4%

Bénéfice net :

260 millions d'euros soit + 18,2%

Endettement net :

1 995 millions d'euros soit + 17,4%

Capitaux propres** et réserves :

1 256 millions d'euros soit + 11,7%

Endettement net / capitaux propres (gearing) :

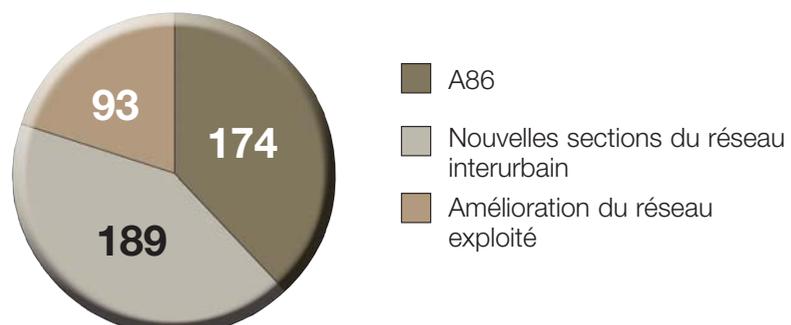
159%

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

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

Investissement :

456 millions d'euros





■ Réseau

928 km d'autoroutes en exploitation

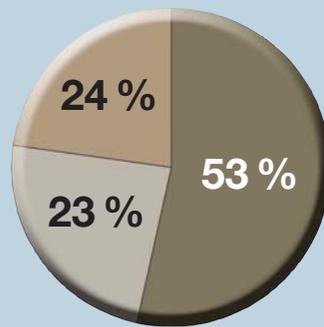
68 aires de repos

42 aires de service

61 gares dont 5 barrières de péage

163 km en construction

■ Effectif



2 072 Salariés
(31 décembre 2004)

- Péage
- Services et autres
- Viabilité

■ Trafic

Véhicules par jour*

27 540

Kilomètres parcourus*

8 962 milliards soit + 1,9%

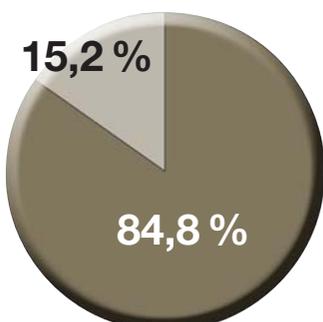
Transactions/jour

287 428 soit + 2,5%

* sur le réseau total (928 km)

Répartition du trafic

- Véhicules légers
- Poids lourds (classe 3 + classe 4)





1

Les performances économiques,
sociales et environnementales





Les résultats économiques et financiers

■ Croissance continue et forte visibilité

Les performances 2004 s'inscrivent dans la continuité des années précédentes. Elles confirment la capacité de l'entreprise à pérenniser sa croissance, malgré un environnement économique peu favorable.

Le chiffre d'affaires 2004* s'élève à 862 millions d'euros (829 millions d'euros en 2003) soit une progression de 4,0%. Le trafic progresse de 1,4 % à réseau stable** et de 2 % avec la mise en service depuis décembre 2003 de 32 km de sections nouvelles. Une hausse tarifaire de 1,6 % est intervenue le 7 février 2004.

Le résultat net s'établit à 260 millions d'euros, en forte hausse (+18,2 %) par rapport à 2003 (220 millions d'euros).

Le contrat de plan 2004-2008, signé en mai 2004, permet à Cofiroute d'inscrire sa politique tarifaire dans un cadre clair et durable. Il formalise son programme quinquennal d'investissements axé sur la réalisation de sections nouvelles (1 400 millions d'euros) et la modernisation du réseau en service (500 millions d'euros). Pour l'année 2004, le montant des investissements réalisés s'élève à 456 millions d'euros. 174 millions ont été consacrés à

la construction de l'A86, 189 millions d'euros à la construction de nouvelles sections du réseau interurbain et 93 millions à l'amélioration du réseau existant.

Cofiroute détient une participation de 10%, aux côtés de Deutsche Telekom (45%) et DaimlerChrysler Services (45%), dans le consortium Toll Collect qui est titulaire du contrat d'exploitation du système de péage pour poids lourds sur le réseau allemand. L'avenant n°2 au contrat du consortium signé en 2004 a confirmé le plafonnement à 70 millions d'euros des engagements financiers de Cofiroute sur ce projet. Au 31 décembre 2004, ce montant a été versé dans son intégralité et la quote-part activée est dépréciée en totalité.

Toll Collect a réussi, le 1^{er} janvier 2005, la mise en exploitation de ce système très innovant permettant à Cofiroute de capitaliser dans le futur sur cette expertise.

La poursuite de la réorganisation de l'exploitation en 2004, conforte la place de cette fonction au cœur de l'entreprise. Organisée en centres de profits plus autonomes, efficaces et réactifs, l'exploitation devrait, dès 2005, franchir un nouveau palier dans l'accomplissement de ses missions vis-à-vis des clients, tout en contribuant à l'amélioration de la performance économique de Cofiroute.

■ Abaissement du coût de la dette

Par l'effet conjugué de la bonne tenue du marché et d'une stratégie financière dynamique, Cofiroute a diminué le coût moyen de sa dette. Celui-ci a été ramené à un coût instantané de 4,23 % au 31 décembre 2004, contre 4,75 % fin 2003 et 5,87 % fin 2002. En 2004, la part variable de la dette a augmenté pour atteindre 38 % fin décembre 2004.

L'endettement net croît en 2004 conformément aux prévisions pour atteindre 1 995 millions d'euros (1 699 millions d'euros fin 2003). L'augmentation de la dette, proche de 300 millions d'euros, est à rapprocher du montant des investissements réalisés en 2004 de 456 millions d'euros (hors investissements financiers).

Les capitaux propres, qui sont en croissance régulière, atteignent 1 256 millions d'euros (1 125 millions d'euros en 2003) ; ils dotent l'entreprise de la capacité financière nécessaire pour financer ses investissements importants.

Le ratio endettement net/capitaux propres (gearing) s'établit à 159 % et reste à un niveau très favorable (151 % en 2003).

* 894,3 km au 31 octobre 2001.

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



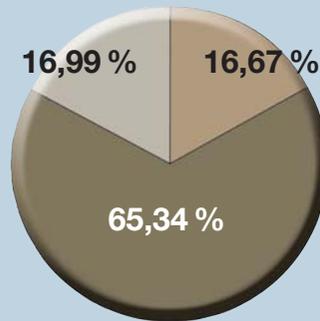
La solidité financière de Cofiroute et l'excellente visibilité sur ses performances à long terme valent à l'entreprise une notation A+ perspective stable, renouvelée par Standard & Poor's en 2004.

■ La diversification des sources de financement

En 2004, Cofiroute a profité des bonnes conditions du marché pour financer une large part de son programme d'investissement.

Un contrat de crédit de 1 020 millions d'euros sur 5 ans, avec une option de prolongation de 2 ans supplémentaires, a été signé le 28 octobre 2004. Cette opération a été conclue dans le cadre d'une formule « club deal » associant les banques partenaires : BNP-Paribas, Calyon, Ixis-CIB, Natexis Banques Populaires, SG Corporate & Investment Banking et the Royal Bank of Scotland. Ce crédit, le plus important obtenu par Cofiroute depuis sa création en 1970, s'inscrit dans la stratégie financière de l'entreprise visant à diversifier ses sources de financement et ainsi contribuer à asseoir le développement de la société sur des bases solides.

Un second contrat de financement sur l'A86, d'un montant de 200 millions d'euros a été tiré le 15 décembre 2004. Ce nouveau prêt sur 15 ans consenti par la BEI bénéficie des conditions offertes par cette banque, et porte à 400 millions d'euros son financement global du projet.



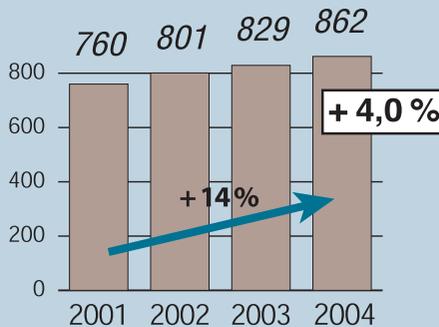
Actionnariat

Actionnaires détenant plus de 5 % du capital

- VINCI Concessions
- Eiffage
- Colas

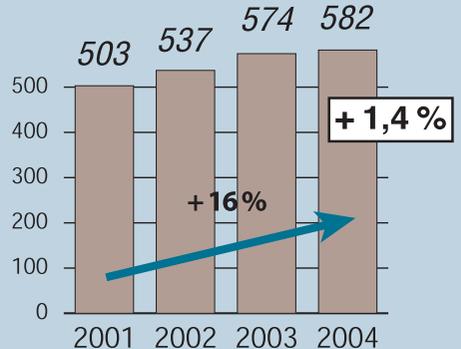
Chiffre d'affaires

En millions d'euros



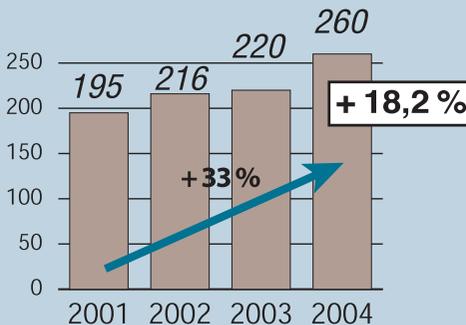
Excédent brut d'exploitation

En millions d'euros

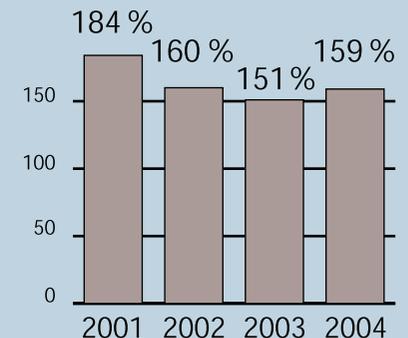


Résultat net

En millions d'euros



Endettement net / capitaux propres (gearing)





Trafic et péage

L'année 2004 est marquée par une croissance modérée du trafic ainsi que par une forte progression de la fréquentation des voies à péage automatique.

■ La hausse du trafic

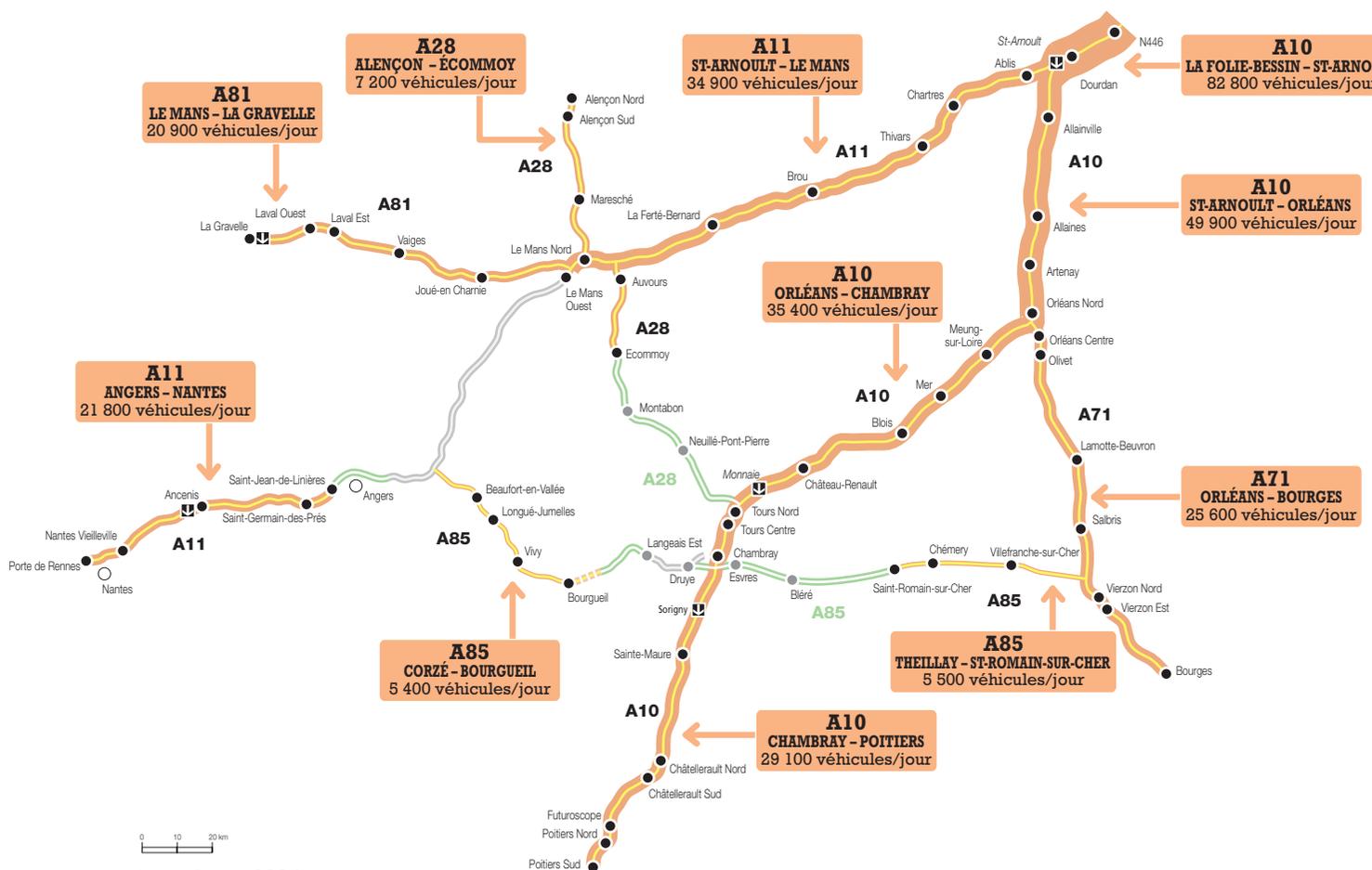
Le contexte économique français, plus porteur en 2004 qu'en 2003, a néanmoins été affecté par la hausse sensible du prix du carburant. L'augmentation du

prix du pétrole a donc légèrement freiné le développement normal du trafic sur le réseau Cofiroute.

Sur le réseau en service au 1^{er} janvier 2004, soit 928 kilomètres, le trafic moyen

s'établit à 27 540 véhicules par jour. Les véhicules légers représentant 84,8 % de ce total et les poids lourds 15,2 %.

L'augmentation du trafic sur le réseau stable est de +1,4 % par rapport à 2003. Cette croissance, équivalente à celle de



Le trafic en 2004

2003/2002, est répartie différemment selon le type de véhicules. En effet, la variation de trafic poids lourds est plus forte (+2,1 % en 2004) que celle des véhicules légers (+1,3 %). La croissance 2004 du trafic poids lourd s'explique notamment par un nombre important de jours ouvrables, ce qui constitue un facteur positif pour ce segment de clientèle.

La croissance du trafic montre des disparités en fonction des périodes de l'année et des zones géographiques.

Les intempéries neigeuses en 2004 ont été moins perturbantes pour le trafic qu'en 2003. Néanmoins, au cours du premier semestre, le trafic a connu une faible augmentation de 0,9 % (0,7 % pour les véhicules légers ; 2,2 % pour les poids lourds). Le sursaut de croissance sur le deuxième semestre (+1,4 %) par rapport à 2003 s'est effectué surtout au dernier trimestre qui enregistre une augmentation de trafic de 2,5 % comparée à 2003. Sur les différents axes du réseau, la forte croissance concerne surtout les nouvelles sections de l'A85 et l'A28. Ainsi sur l'A85, la section Corzé/Bourgueil a connu une croissance élevée de +12,1 %.

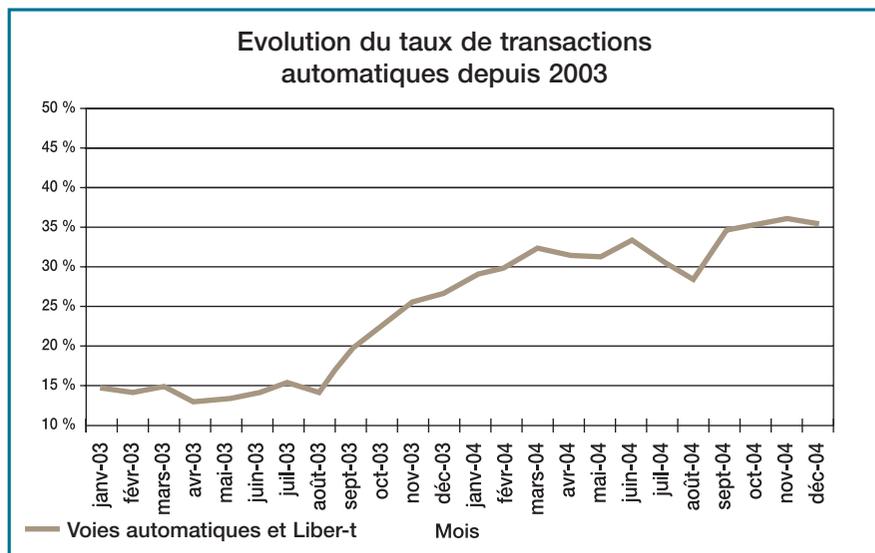
En revanche, l'augmentation du trafic de l'A11 est plus modeste (Saint-Arnoult-en-Yvelines/Le Mans-Ouest +0,2 % et Angers/Nantes +0,3 %), du fait notamment de la concurrence des nouvelles autoroutes A84 (l'autoroute des estuaires) et A87 Angers/Cholet.

Le parcours moyen (89 km) a légèrement diminué (-0,8 %), résultant notamment d'un fléchissement de certains trajets de longue distance et d'une bonne tenue des trajets péri-urbains.

■ Les nouveaux systèmes de péage

Pour faire face aux pointes de trafic observées lors des grandes migrations, Cofiroute a installé progressivement, en 2003 et 2004, 47 Voies Automatiques à Cartes Magnétiques (VACM). Cette démarche sera poursuivie en 2005 et 2006 avec le déploiement de 23 VACM supplémentaires et l'installation de deux gares automatiques sur l'A28 à Montabon et Neuillé-Pont-Pierre.

Ainsi les transactions automatiques ont presque doublé en 2004 et représentent



désormais 32,6 % des transactions contre 17,0 % en 2003. Le nombre total de transactions a progressé de 2,8 % en 2004.

Le taux de pénétration du télépéage Liber-t (en transactions) en 2004 est de 13,8 %. Il montre une progression de 2,1 points par rapport à 2003 (11,7 %). Ce taux est variable selon les périodes de l'année et oscille de 13,1 % à 16,1 % hormis pendant la période d'été. En effet, chaque année à cette période le taux de pénétration Liber-t fléchit du fait de la proportion des vacanciers, utilisateurs occasionnels jusqu'à présent moins intéressés par l'abonnement au télépéage (11,3 % pour juillet et 9,4 % pour août).

Parallèlement, les projets concernant l'amélioration des matériels de péage se poursuivent. Initié en 2004, le changement des équipements pour passer à des tickets au format ISO, se terminera fin 2005 afin de garantir un service homogène aux clients sur les interconnexions avec les autres réseaux concédés, comme l'A89 (via l'A71) et l'A28 depuis Rouen (ALIS).

■ Les tarifs et les moyens de paiement

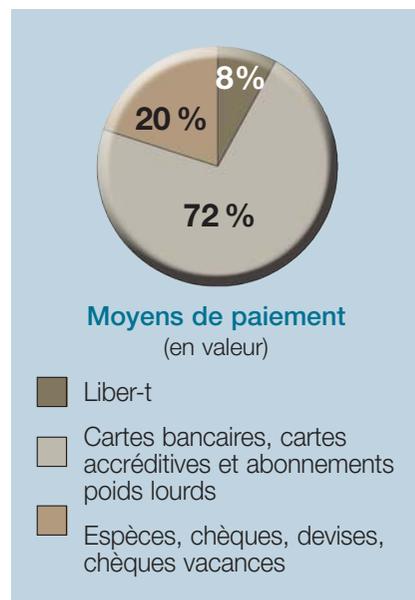
L'augmentation des tarifs de Cofiroute a eu lieu le 1^{er} février 2004, à hauteur de 1,61 % pour les véhicules légers et de 2,61 % pour les poids lourds. Cette hausse tarifaire permet le financement de l'entretien et de l'extension du réseau sans recours au financement public.

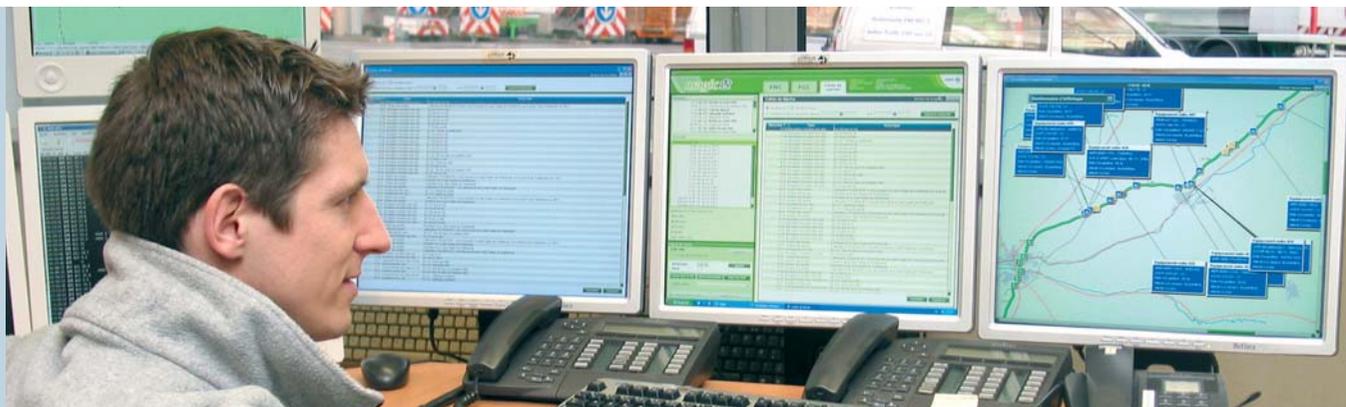
Cofiroute réalise en moyenne, depuis cinq ans, 300 millions d'euros de travaux par an pour compléter et moderniser son réseau.

La répartition des moyens de paiement suit la tendance observée en 2003.

En effet en 2004, les cartes bancaires, cartes accréditives et abonnements représentent en valeur 72 % en légère décroissance par rapport à 2003. Cette baisse amorcée pour la première fois en 2003 s'explique par la montée en puissance du télépéage Liber-t qui tend à s'y substituer en partie (8 % en 2004 contre 6,7 % en 2003). Cet effet est atténué par le déploiement des VACM.

La part des paiements immédiats (espèces, chèques, devises, chèques vacances) diminue pour atteindre 20 % en 2004 (21 % en 2003).





Une nouvelle dynamique sociale

Cofiroute s'adapte en permanence pour améliorer ses performances et offrir au personnel des conditions de travail et des opportunités d'évolution motivantes. Cette politique sociale s'est concrétisée en 2004 par la mise en place des conditions favorisant la décentralisation, la mobilité, et l'accélération du dialogue social.

La mise en œuvre de cette politique, initiée depuis deux ans par la réforme de l'exploitation, repose sur la responsabilisation des 5 chefs de secteurs et des 14 chefs de centres. Chaque centre, fonctionnant avec autonomie, s'organise avec des moyens propres pour atteindre les objectifs d'exploitation fixés dans le cadre de la stratégie d'entreprise.

■ La décentralisation du dialogue social

Cofiroute a signé le 16 novembre 2004, deux protocoles d'accord préélectoraux organisant les élections professionnelles dans l'entreprise en 2005. Outre la désignation des nouveaux membres du Comité d'Entreprise au terme du mandat actuel, ces textes prévoient la tenue d'élections locales pour la désignation des Délégués du Personnel au sein de

chaque secteur comme au siège social. La signature de ces protocoles constitue la première pierre de la décentralisation du dialogue social qui se poursuit en 2005 pour ce qui concerne les Comités d'Hygiène et de Sécurité et des Conditions de Travail (CHSCT). Désormais au nombre de six, les CHSCT échangeront régulièrement sur les bonnes pratiques mises en œuvre dans des secteurs aux responsabilités renforcées. Ils seront ainsi en mesure d'offrir aux clients et au personnel des conditions de sécurité encore plus adaptées à l'environnement local.

Afin d'encadrer la nouvelle organisation des relations sociales, Cofiroute a par ailleurs signé, le 23 novembre 2004, un accord sur le droit syndical dans l'entreprise. Cet accord signé par cinq organisations syndicales représentatives ré-

affirme les principes fondamentaux qui gouvernent les relations sociales et le droit syndical dans l'entreprise. Il adapte les moyens mis en œuvre pour favoriser le dialogue social dans une organisation décentralisée (moyens financiers, crédits d'heures individuels et collectifs, aménagements des horaires de travail).

Cofiroute est l'une des rares entreprises françaises à avoir signé un accord sur le droit syndical. Les principes qui le régissent mettent en avant la reconnaissance de la fonction syndicale comme une fonction support de l'entreprise.

Depuis janvier 2005, Cofiroute fait partie du syndicat professionnel des sociétés autoroutières et participe, de ce fait, aux négociations sur la convention de branche dont l'un des points essentiels est la mise en place d'une classification par métier.

■ **La formation pour l'amélioration continue de la qualité de service**

Dans la continuité des années précédentes, le programme de formation de 2004 a accompagné les projets de l'exploitation, contribuant ainsi à améliorer la qualité de service de l'entreprise. Cofiroute a consacré plus de 4 % de sa masse salariale à la formation, ce qui représente plus du double de son obligation légale en la matière et place la société en très bonne position parmi les entreprises françaises.

Préalablement à la mise en place de MAGIC (nouveau système d'information optimisant la chaîne d'informations et par conséquent la gestion des événements sur le tracé), le personnel de deux centres pilotes et du Poste Central d'Information (PCI) a été formé aux fonctionnalités du nouvel outil. En 2005, les formations continueront d'accompagner le déploiement de MAGIC dans les autres centres du réseau.

Parallèlement, la formation « Gestion opérationnelle en situation de crise » a permis à plus d'une centaine d'agents de maîtriser d'améliorer leurs pratiques en matière de prise de décisions. L'objectif était de mieux concilier efficacité opérationnelle et qualité de l'information destinée à la clientèle, lors d'événements importants affectant les conditions de circulation.

Enfin, un cycle de formation sur la gestion du patrimoine végétal a été mis en place afin de mieux préserver les zones vertes des abords de l'autoroute et de rendre celles-ci plus agréables et plus respectueuses de leur milieu naturel.

■ **L'ouverture, la mobilité, la confiance dans l'entreprise**

La direction de Cofiroute et ses partenaires sociaux ont engagé en 2004 un ensemble de réflexions et d'actions visant à anticiper l'impact des nouvelles technologies sur les métiers de Cofiroute comme l'automatisation des gares de péage. Les principales actions portent sur les opportunités d'évolution des col-

laborateurs selon des filières métiers et sur une refonte de l'organisation de la maîtrise. C'est dans ce cadre que la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC) se développe et que les conditions favorisant une plus grande flexibilité du travail et la mobilité au sein de l'entreprise, ont été créées durant l'année 2004.

Témoignant de la confiance des salariés en l'avenir de leur entreprise et de VINCI son actionnaire principal, l'épargne salariale traditionnellement élevée, a connu un grand succès en 2004. Le nombre de souscriptions au plan d'épargne Castor ouvert à l'ensemble des salariés des entreprises de VINCI a notamment progressé de 63 % et les montants des versements ont également connu une très forte augmentation par rapport à 2003 (+173 %).



Un agent routier en mission d'assistance et de protection des automobilistes



L'environnement

Cofiroute a mis en place en 2004 une nouvelle organisation transversale permettant à l'entreprise d'intégrer plus efficacement à ses actions les exigences de qualité, de sécurité et d'environnement. Un réseau de correspondants Qualité-Sécurité-Environnement rattachés directement aux chefs de secteurs s'assure de la bonne déclinaison de la stratégie d'entreprise en matière d'environnement dans les centres d'exploitation.

■ L'intégration de l'environnement lors de la conception et de l'exploitation des autoroutes

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

Deux réunions des comités de suivi environnement ont eu lieu en 2004, avant le démarrage des travaux de l'A85 Tours-Vierzon (section Saint-Romain-sur-Cher/Druey). Les mesures de protection de l'environnement sur cette section d'autoroute ont été présentées lors de réunions en préfectures de Loir-et-Cher et d'Indre-et-Loire en juillet et septembre 2004.

Ces mesures concernent les milieux naturels, les eaux superficielles et souterraines, l'agriculture, la sylviculture, la vie des communes et l'habitat, le patrimoine culturel, le paysage et l'exécution des travaux.

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 le respect des engagements pris en matière d'environnement et la mise en place de mesures correctives le cas échéant. Le bilan permet également d'améliorer les connaissances en matière d'étude d'impact.

Afin de prendre en compte le facteur environnement sur la durée de la concession, Cofiroute a mis en place dès 2002 des indicateurs permettant de mesurer les progrès réalisés. Ceux-ci portent notamment sur les consommations d'eau et d'énergie, la production des déchets ou les quantités de granulats consommées. Plus de 500 mesures et données ont été collectées en 2004.

■ Le bruit

Conformément au contrat de plan 2004-2008, Cofiroute s'est engagée à réduire les nuisances sonores en phase de construction mais aussi en phase d'exploitation des autoroutes.

Pour protéger les riverains, Cofiroute agit à plusieurs niveaux : en dessinant les tracés des infrastructures en fonction des



Intégration paysagère de l'autoroute sur l'A28



Ecran anti-bruit sur l'A85

lieux (la construction du tunnel de l'A86 et la tranchée couverte de la section A11 Nord Angers en sont des exemples concrets) ; en appliquant sur les chaussées des revêtements insonorisants et en construisant des protections comme les murs anti-bruit.

De même sur les chantiers, les machines utilisées sont de conception récente intégrant les normes bruit en vigueur et bénéficiant des meilleures avancées technologiques dans le domaine de la protection acoustique. Les trajets des camions et les accès aux chantiers sont étudiés pour créer le moins de nuisance possible tout en favorisant les travaux le jour pour éviter de perturber les riverains la nuit.

Dans le cadre des travaux d'élargissement réalisés entre Blois et Tours Nord Sainte-Radegonde, des merlons et 7 écrans bois ont été placés pour protéger 23 habitations. Le programme d'entretien des écrans déployé sur 5 ans, démarré en 2003 après le diagnostic environnemental, s'est poursuivi. 80 000 euros ont été investis en 2004 pour ces actions de rénovation. En outre, Cofiroute a mis en place des outils permettant de suivre les niveaux de bruit aux abords de l'autoroute selon l'évolution du trafic.

Cofiroute a participé également à des réunions de concertation avec les élus et les riverains ainsi qu'à des comités de pilotage centrés sur le bruit, organisés par les Préfets des départements traversés par le réseau.

■ L'eau

Sur les aires de repos du réseau, l'harmonisation des méthodes de relevé des

compteurs d'eau, initiée en 2003, se poursuit, afin d'optimiser la gestion des consommations. Par ailleurs, conformément au contrat de plan 2004-2008 l'équipement en stations d'épuration pourvues de filtres à roseaux se poursuit (*photo page 22*). En 2004, 4 stations ont été installées sur les aires de Château de Ricoudet, de l'Etang-du-Maras, Bellevue et Brusolle et une station a été améliorée sur l'aire de Gourville. Le suivi effectué après la mise en service des premières stations en 2003 montre d'excellents résultats de la qualité des eaux en sortie de station (taux de déchets bien inférieurs à la réglementation en vigueur). Celui-ci démontre également l'efficacité du processus qui nécessite moins d'intervention des exploitants et ne produit pas de déchets (les boues sont transformées en compost qui sera évacué tous les 10 ans). Sur l'autoroute, Cofiroute visite régulièrement les 970 bassins d'épuration des eaux pluviales, répartis sur l'ensemble du réseau.

■ Le tri sélectif

Dans les centres d'exploitation, la mise en place du tri sélectif concerne les huiles, les batteries, les papiers, les ferrailles. Les déchets sont orientés vers des filières de traitement spécialisées. En 2004, 12 400 litres d'huile de vidange, 605 batteries et 749 pneus ont été collectés et envoyés en centre de traitement.

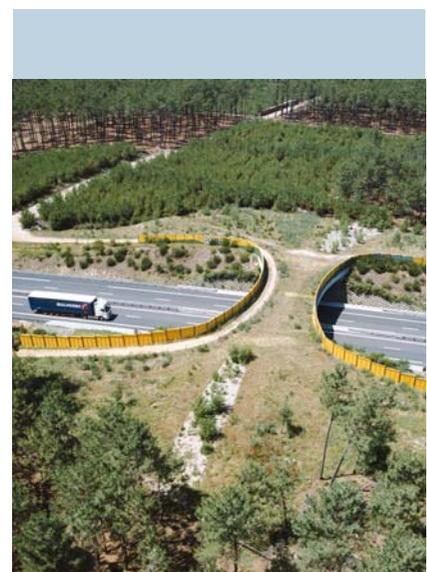
Six plates-formes de tri ont été installées en 2004 sur quatre aires de repos, permettant notamment la récupération du verre et des déchets d'emballage.

Guide pédagogique

Cofiroute a participé avec les autres sociétés d'autoroutes, à la campagne de sensibilisation destinée aux enfants, réalisée par le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable. Un mini guide pédagogique intitulé « le P'tit écolo et ses mille et un gestes de l'été » a été distribué aux barrières de péage au cours de l'été 2004. Il rappelle ce que peut faire chacun au quotidien pour contribuer à préserver les ressources de la planète.

■ Les clôtures

Les clôtures installées en bordure de l'autoroute et régulièrement entretenues sont destinées à la sécurité des clients et à la préservation des grands animaux vivant dans le périmètre proche de l'autoroute. Cofiroute s'engage dans le contrat de plan 2004-2008, à placer des clôtures sur les sections neuves et élargies afin de prévenir tout risque d'accident par collision. Ces programmes s'accompagnent de la construction de passages pour la grande et la petite faune afin de rétablir le cheminement des animaux. En 2004, 90 % du réseau est désormais clôturé.



Passage animaux sauvages sur l'A28

2 L'aménagement des territoires



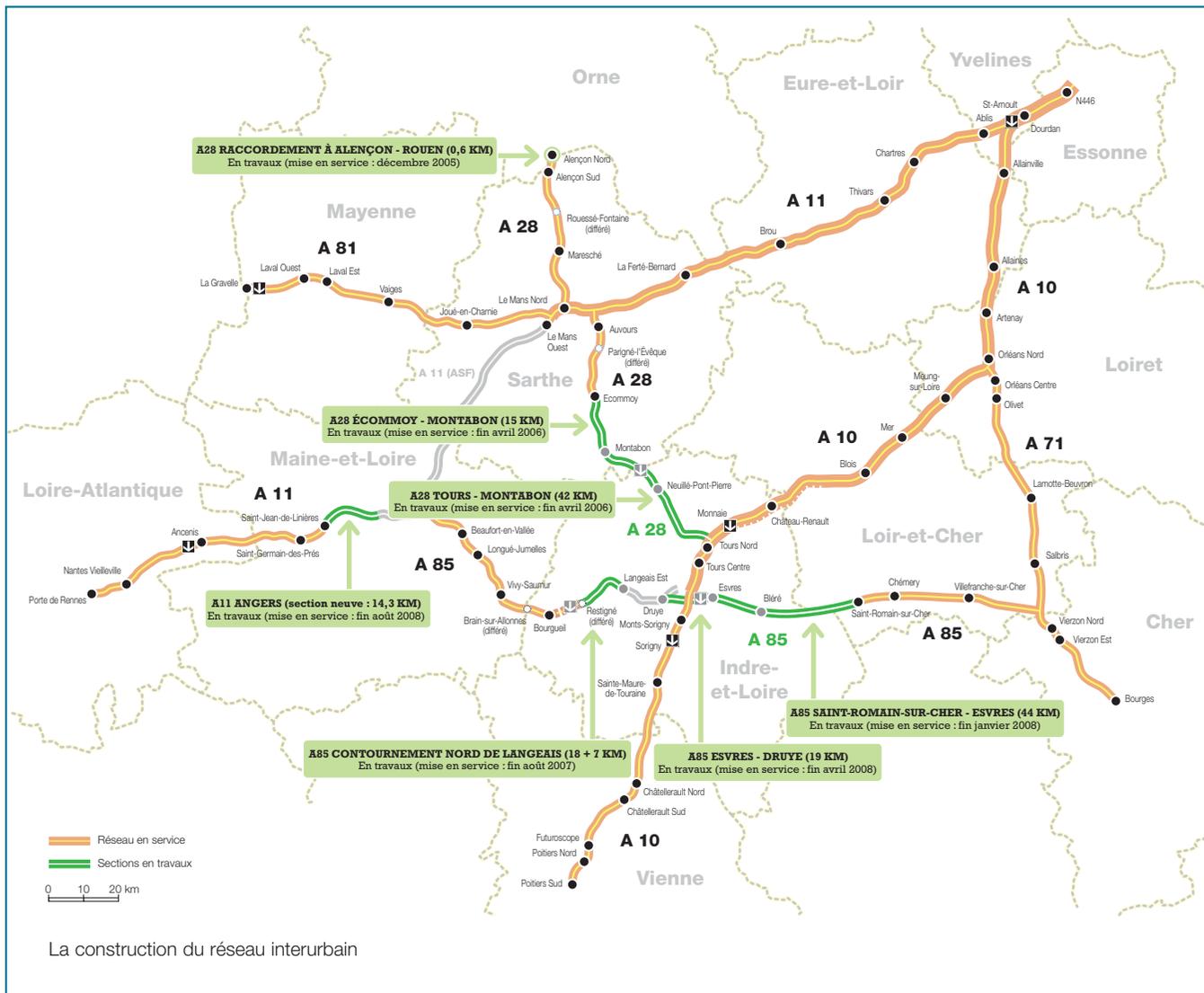




Le réseau interurbain

La signature entre Cofiroute et l'Etat de l'avenant 11 au contrat de concession ainsi que du 2^e contrat de plan pour la période 2004-2008 a permis de définir précisément les conditions de réalisation des sections nouvelles (163 km) ainsi que leur coût (1 290 millions d'euros* HT). Le réseau interurbain de 928 km d'autoroutes aujourd'hui, sera porté à 1 091 km en août 2008.

* valeur 2002





Pavillon de communication A11 Angers

■ Le démarrage du chantier A11 Angers

A la suite des conclusions de la concertation menée en 2001 sous l'autorité du préfet, la finalisation du projet a permis d'engager en mai 2004 le chantier du contournement Nord d'Angers par l'A11. Ce projet, qui soulagera la circulation au sein de l'agglomération angevine, sera mis en service en août 2008. Le contournement a fait l'objet de nombreuses concertations et se compose d'une section longue de 14,3 km à 2 x 2 voies, dont une partie de 1,7 km réalisée en tranchée couverte. Le projet comporte également un viaduc de 529 mètres sur la Maine. La réalisation du projet A11 Angers représente un investissement de 450 millions d'euros TTC financés à 95 % par Cofiroute, et à 5 % par les collectivités locales. Conformément aux engagements du contrat de plan, Cofiroute a ouvert au public un pavillon de communication implanté sur la commune d'Avrillé. Cette exposition, qui détaille les enjeux et l'avancement du projet, a été présentée le 22 décembre 2004 au Directeur des Routes du Ministère de

l'Équipement et aux élus locaux. Depuis son ouverture, le pavillon de communication a reçu la visite de plus de 4 000 personnes.

L'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique puis la concertation Berlottier ont abouti à la décision de réaliser une tranchée couverte de 1 700 mètres de voies enterrée entre 8 et 11 mètres de

profondeur. Sur le plan urbanistique, la construction d'une voie souterraine présente l'avantage de préserver la continuité urbaine, et de mettre 10 hectares à disposition des collectivités locales. La sécurité des clients sera assurée par la mise en place, dans la partie enterrée, de systèmes de surveillance très performants, comme la détection automatique d'incidents.

■ A 28 : toutes les sections en chantier

Sur l'A28, la totalité des sections est désormais en chantier. Les travaux en grande masse ont débuté sur la section Montabon-Tours en avril 2003. Ceux de la section Ecommoy-Montabon ont pu démarrer en avril 2004, suite au transfert des arbres abritant le scarabée Pique-prune, hors de l'emprise de l'autoroute en octobre 2003. Les travaux de la seconde phase de l'échangeur Alençon Nord et du raccordement à l'A28 Rouen-Alençon ont démarré en avril 2004.

Le suivi du Pique-prune



Nichant dans les arbres transférés en 2003 hors de l'emprise de l'A28, le scarabée Pique-prune (*Osmoderma eremita*) a fait l'objet d'un suivi par un comité scientifique. A titre expérimental, Cofiroute a installé une caméra pour suivre le comportement des insectes permettant aux entomologistes de constater la bonne adaptation des scarabées à leur environnement et notamment leur capacité à se reproduire.



Tête de tranchée couverte A11 Angers



Future liaison Vierzon-Tours

Cofiroute a pour objectif de mettre en service la section Tours-Montabon-Ecomoy, soit 57 km, avec 4 mois d'avance sur la date contractuelle d'avril 2006.

Anticipant sur les dates de mise en service prévues dans l'avenant 11 du contrat de concession, des conventions de réalisation d'échangeur ont été signées: le 10 février 2004 avec le Conseil Général d'Indre-et-Loire pour l'échangeur de Neuillé-Pont-Pierre, qui sera mis en service en même temps que l'A28; le 13 décembre 2004 avec le Conseil Régional Centre et le Conseil Général de la Sarthe pour les échangeurs de Parigné l'Évêque et Rouessé-Fontaine qui seront mis en service en 2006.

L'exposition itinérante « le Lien A28 » a permis aux riverains des communes traversées par le tracé de connaître l'évolution du chantier, les retombées économiques pour leur région, les précautions environnementales prises par Cofiroute aussi bien pendant la durée du chantier que pendant la phase d'exploitation de l'autoroute.

■ Engagement des travaux sur l'A85

D'Angers à Tours

Faisant suite à l'annonce du classement de la plainte, le 7 juillet 2004, par la Commission Européenne concernant la prise en compte d'une zone Natura 2000 sur le tracé de l'A85, Cofiroute a pu engager progressivement les travaux de réalisation du contournement Nord

de Langeais. Très attendue par les élus locaux, cette section permettra d'assurer la continuité de l'A85 reliant Angers à Tours. Son ouverture est prévue fin août 2007.

Ce chantier fait par ailleurs l'objet d'un suivi environnemental très exigeant comme en témoignent les nombreuses mesures de protection de la faune et de la flore mises en œuvre, notamment dans la vallée de la Roumer.

Le suivi environnemental

Cinq espèces végétales protégées se trouvent dans le périmètre du projet : L'Aconit Napel, l'Avoine sillonnée, la Laïche appauvrie, la Pigamon jaune et le Polystic à soies. Pour respecter leur biotope pendant la durée des travaux, Cofiroute adapte ses chantiers pour le maintien en vie de ces espèces. Par ailleurs la vallée de la Roumer fait l'objet d'une gestion et d'un entretien spécifique. Les différentes opérations la concernant sont consignées dans des comptes-rendus transmis aux services de l'Etat et aux organismes de protection de la nature.





Travaux sur l'A85 au niveau de la traversée de la vallée du Cher

De Tours à Vierzon

Sur l'A85, Cofiroute a lancé le 11 octobre 2004 les travaux des trois viaducs de la vallée du Cher, sur le tronçon Saint-Romain-sur-Cher/Esvres. Ces trois ouvrages, d'une longueur totale de 1 200 mètres franchiront à l'est, côté Saint-Romain-sur-Cher, une voie ferrée et la RN76 ; à l'ouest côté Mareuil-sur-Cher, une route départementale et le Cher proprement dit. Un troisième via-

duc, dit de « décharge hydraulique », viendra compléter le dispositif pour faciliter l'écoulement des eaux lors des crues. Ce chantier constitue un maillon essentiel de l'autoroute A85 entre Vierzon et Tours.

Les 43 km situés entre Saint-Romain-sur-Cher et Esvres seront mis en service fin janvier 2008 ; la section de 19 km située entre Esvres et Druye le sera fin avril.

La valorisation des territoires

Cofiroute développe depuis près de 10 ans une politique d'adaptation de l'autoroute au relief environnant et de valorisation des territoires traversés. Dans le cadre de la procédure « 1% paysage développement » Cofiroute finance des opérations de mise en valeur du patrimoine historique. Sur l'A28, ce dispositif a permis de financer et de réaliser 96 projets dans le département de la Sarthe, dont l'illumination de l'église d'Yvré-l'Evêque. Sur l'A85, plus d'une vingtaine de projets ont été sélectionnés pour valoriser le patrimoine agricole des régions traversées.



Illumination de l'Eglise d'Yvré-l'Evêque

tionnés pour valoriser le patrimoine agricole des régions traversées.

Un des plus grands sites archéologiques d'Europe sur l'A85



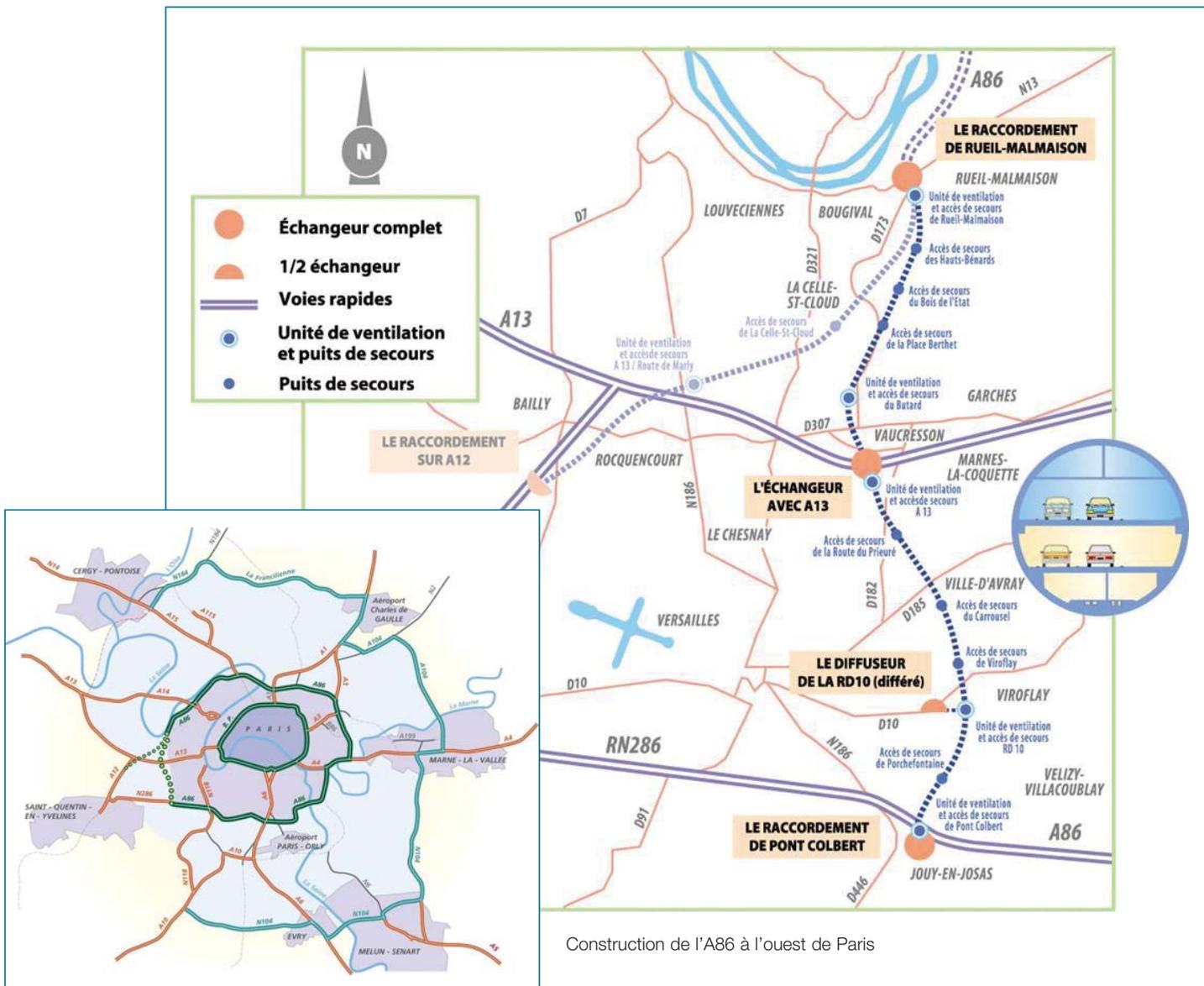
Fouilles archéologiques sur l'A85 (Vierzon - Tours)

Sur les 62 km de l'A85 entre Saint-Romain-sur-Cher et Druye, environ 70 archéologues étaient à pied d'œuvre sur le chantier de l'autoroute lorsque les travaux des viaducs de franchissement du Cher ont démarré en septembre 2004. L'année 2004 a vu s'achever la première phase de diagnostic archéologique à l'issue de laquelle 23 sites ont fait l'objet de prescriptions de fouilles entre Saint-Romain-sur-Cher et Esvres, dont un est jugé « d'intérêt européen » par le Ministère de la Culture. Ces opérations de fouilles archéologiques seront menées jusqu'à l'automne 2005. Afin de concilier la réalisation de ces investigations avec les impératifs contractuels des travaux autoroutiers, Cofiroute a notamment conclu avec l'INRAP (Institut national de recherches archéologiques préventives) un contrat de partenariat inédit pour l'ensemble des opérations d'archéologie préventive sur l'A85.



L'A86

Les dernières autorisations administratives validant le génie civil et les équipements ont été obtenues de septembre 2003 à avril 2004 ; elles ont permis de lancer l'ensemble des travaux début 2004 tout au long du tracé de l'A86 à l'ouest. Ce maillon essentiellement souterrain d'une dizaine de kilomètres, l'un des plus grand ouvrage routier d'Europe, permettra de boucler le super périphérique d'Ile-de-France à l'horizon 2009.





Tunnel Est 1
Construction d'une niche de désenfumage

■ Avancement des travaux

Sur la section Est 1, reliant Rueil-Malmaison à l'A13, les travaux sur le site de l'échangeur de l'A13 se poursuivent avec en particulier le démarrage, au mois de mars 2004, de la construction des bretelles souterraines d'accès et de sorties et la mise en place de déviations provisoires de la RD 182 vers Versailles.

Parallèlement les travaux des structures de l'unité de ventilation de l'échangeur ont démarré. L'avancement des travaux per-

met d'envisager une mise en service de cette première section fin 2007.

A Rueil-Malmaison, les ouvrages de la tranchée couverte au sud de la RN 13 ont démarré en avril 2004. A la même date, les travaux relatifs à l'unité de ventilation et à la plate-forme de péage ont été lancés. Entre les deux échangeurs, les aménagements dans le tunnel se poursuivent, notamment les ouvrages de génie civil liés à la sécurité. Ainsi, les escaliers de transfert qui relient les deux niveaux de circulation du tunnel et les

niches de désenfumage (31 ouvrages sur une longueur de 4,5 km) ont commencé en février 2004 et devraient être achevés courant 2006. Deux des niches font l'objet d'un traitement très particulier : le creusement d'une galerie souterraine provisoire permettant la mise en œuvre de la technique de congélation du sol. Les travaux du puits de secours du Bois de l'Etat à Rueil-Malmaison ont également démarré début janvier 2004, après que le choix de l'itinéraire d'accès des camions de chantier ait été fait. Ce trajet a fait l'objet d'une longue concertation entre les communes concernées, La Celle-Saint-Cloud, Rueil-Malmaison et Vaucresson. Les travaux de génie civil des puits de secours des Hauts-Bénards à Rueil-Malmaison, de la place Berthet et du Butard à La Celle-Saint-Cloud sont achevés.

Sur la section Est 2, la phase de creusement du tunnel qui relie l'échangeur de Pont Colbert à l'échangeur de l'A13 se prépare. Le tunnelier a été transporté (encadré page 32) de l'A13 à Pont Colbert en tout début d'année 2004 afin de procéder à son remontage.



Projet de la gare de péage de Rueil-Malmaison



Construction du prolongement de la dalle inférieure du tunnel au niveau de l'échangeur A13



Echangeur A13 - Bretelle d'accès

Le début du percement de cette partie du tunnel (longueur totale 5,5 km) en direction de l'A13 est prévu pour juin 2005. Cette seconde partie de l'ouvrage est creusée dans ce sens afin de permettre

plus rapidement une ouverture de la première section au public. Par ailleurs les emprises du chantier à Rueil-Malmaison seront libérées plus rapidement pour permettre à la commune de réaliser les amé-

nagements paysagers en bordure de Seine. Au niveau de Pont Colbert, le déboisement au nord de la RN 286 a eu lieu à l'automne 2004, laissant place à la réalisation des travaux de déviation provisoire de la nationale, préalable nécessaire à la construction des bretelles d'accès et de sorties du tunnel.

A Viroflay, sur le tracé en direction de l'A13, le déboisement du site qui accueillera les puits de secours RD 10 a été réalisé.

Le transport du tunnelier

Le transport du tunnelier entre l'A13 et Pont Colbert s'est effectué durant 14 nuits entre le 16 décembre 2003 et le 28 janvier 2004. Une cinquantaine d'ingénieurs et techniciens de Cofiroute, de la DDE et de Socatop (maître d'œuvre et entrepreneur), ainsi qu'une vingtaine de CRS ont escorté le convoi. En effet, les pièces pouvant atteindre 250 tonnes, 50 mètres de long et 10 mètres de large, ont nécessité 58 convois exceptionnels. Le tunnelier ainsi que les équipements du chantier (la centrale de traitement du marinage hydraulique, la centrale à mortier, les portiques pour les voussoirs et le chargement des trains) ont été installés et les essais et réglages réalisés fin 2004.



■ Sécurité

Sur les chantiers

Pour assurer les conditions de sécurité maximum sur les chantiers, des exercices de secours sont régulièrement programmés. En mai 2004, Cofiroute, Socatop et les services de secours ont réalisé un grand exercice incendie dans le tunnel de l'A86. Les conditions particulièrement difficiles ont été artificiellement recréées et les pompiers

des Hauts-de-Seine et des Yvelines ont secouru deux équipes bloquées au niveau des puits Berthet et du Butard à La Celle-Saint-Cloud. Ces exercices réguliers avec les pompiers seront poursuivis pendant toute la durée de l'exploitation du tunnel.

Dans les tunnels

En mars 2004, les autorisations administratives qui valident les équipements de sécurité ont été obtenues permettant ainsi à Cofiroute de poursuivre les travaux.

Afin de répondre aux exigences réglementaires les plus rigoureuses, des véhicules de secours « sur mesure » seront affectés au tunnel. La conception de véhicules au gabarit adapté a été élaborée selon les prescriptions d'un groupe de travail comprenant la Brigade des Sapeurs Pompiers de Paris, le service départemental d'incendie et de secours des Yvelines et Cofiroute. Chaque échangeur disposera en permanence de deux véhicules d'intervention équipés. Ces moyens mobiles mis à la disposition des secours publics viennent en complément des véhicules propres aux équipes d'intervention de Cofiroute. Disposant également d'un matériel anti-incendie de première urgence, celles-ci sont les premières à intervenir sur les lieux en cas d'incident et sont formées à l'assistance aux accidentés.



Véhicule de secours

Architecture des ouvrages

La Commission des sites des Hauts-de-Seine, réunie le 15 novembre 2004, a

approuvé les projets d'aménagement du site de l'échangeur de Rueil-Malmaison ainsi que le bâtiment d'exploitation des deux tunnels. En juin 2004, la Commission des sites des Yvelines a quant à elle donné un avis favorable pour la réalisation de l'unité de ventilation de RD10 et des puits de secours de la section Est 2.

Concertation et communication

Pendant toute la durée du chantier, les communes concernées sont informées de l'état d'avancement des travaux, conformément à la charte d'engagement de services. Des réunions de concertation locale avec les élus et les riverains et des actions de communications sont programmées régulièrement. En 2004, les réunions d'information et d'échanges se sont poursuivies avec les élus et les associations. Elles concernent principalement le dérou-

lement des travaux ainsi que l'impact paysager et architectural des ouvrages.

L'exposition itinérante « le Lien A86 Ouest » a poursuivi son programme entre septembre et novembre 2004, vers les localités situées autour du parcours de la seconde section du tunnel (A13, Pont Colbert). Les habitants des communes de Vélizy-Villacoublay, Viroflay, Versailles et Jouy-en-Josas ont pu s'informer notamment sur le tracé, le dispositif de ventilation de la RD 10 à Viroflay et les dispositifs anti-bruit qui équipent les parties de l'ouvrage à l'air libre.

Edité depuis le début des travaux et tiré à 330 000 exemplaires, le magazine « le Lien A86 », informe chaque semestre les riverains de l'avancée du projet.

L'exposition « L'A86 à l'Ouest » a accueilli en 2004 plus de 18 000 visiteurs, totalisant ainsi près de 65 000 entrées depuis l'ouverture en mai 2001.

Promotion de l'exposition consacrée au bouclage de l'A86

Exposition A86 Ouest :
Le tunnel, avant de le prendre venez le comprendre !

L'ETAT A DECIDE DE CONCEDER L'A86 A L'OUEST

PROJET

Aller de Rueil-Malmaison à Versailles en moins de dix minutes, en toute sécurité ? Cela sera bientôt réalisable grâce au bouclage de l'A86 à l'ouest de Paris. Cofiroute vous invite à visiter l'exposition spécialement aménagée à Rueil-Malmaison, pour comprendre les caractéristiques de ce grand ouvrage.

L'Expo A 86 Ouest vous propose, sur plus de 1200 m², un parcours vivant et explicatif avec maquettes, bornes vidéos interactives, projections de films et une réplique exacte, sur 30 m de long, du futur tunnel réservé aux voitures.

Entrée libre les lundi, mercredi, samedi et dimanche de 10 heures à 19 heures.
RN13 Carrefour de la Jonchère 92500 Rueil-Malmaison ☎ N°Azur ☎ 810 86 86 86

www.a86ouest.com

3

Un haut niveau de services







La sécurité des clients, du personnel, des chantiers

En janvier 2004 Cofiroute a obtenu la certification ISO 9001 : 2000 pour son activité d'exploitation. Le premier audit de suivi du BVQI s'est déroulé du 15 au 17 décembre 2004 au siège, à Châtellerault et à Ancenis et s'est conclu par la confirmation de la certification. L'engagement qualité de l'entreprise pour un haut niveau de service concerne différents domaines dont en premier lieu celui de la sécurité.

■ Partenariat et prévention pour la sécurité des clients

Les indicateurs de sécurité de l'année 2004 sont en progression. La baisse de la mortalité, s'accompagne d'une baisse du taux d'accident d'environ 20 %. Le nombre de tués par 100 millions de km parcourus diminue également de 24 % en 2004. Le changement de comportement des automobilistes concernant notamment le respect des limitations de vitesse participe largement à cette amélioration.

Des actions de partenariat

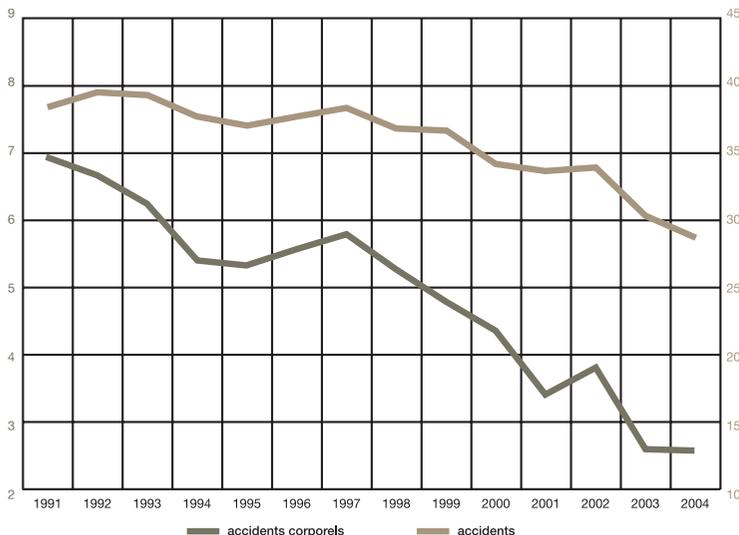
Cofiroute organise et participe à des exercices et à des opérations de sensibilisation à la sécurité routière avec l'ensemble des partenaires impliqués sur l'autoroute : les services de secours (gendarmes, pompiers, Samu, Smur) et les acteurs privés (pétroliers, restaurateurs, dépanneurs). Ce partenariat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

Ainsi, à l'initiative du secteur du Maine, une démonstration de la procédure

d'intervention à contresens s'est déroulée sur l'A28 Nord entre Le Mans et Alençon en septembre 2004. L'accident simulé, qui a impliqué un poids lourd et deux voitures tout en mobilisant près de 60 observateurs, fait partie des actions prévues au contrat de plan 2004-2008. De même des simulations de plans rouge ont régulièrement lieu sur le réseau. Le dernier exercice s'est déroulé dans la nuit du 14 au 15 juin sur l'A10 près de Tours. L'accident simulé a impliqué un poids lourd et huit véhicules légers et a mobilisé trois cents personnes des services de secours, les pompiers, la gendarmerie, la Croix Rouge, le Samu et les équipes de Cofiroute.

Cofiroute a par ailleurs signé le 23 janvier un nouveau partenariat avec l'Institut Garches qui s'engage pour l'autonomie et la réinsertion des personnes ayant un handicap moteur. Cette collaboration a pour but de poursuivre l'équipement informatique des personnes handicapées de l'hôpital Raymond Poincaré de Garches afin de favoriser leur réinsertion.

NOMBRE D'ACCIDENTS PAR CENTAINES DE MILLIONS DE KM PARCOURUS



Des actions de prévention

Dans le but de rappeler aux automobilistes l'importance du respect d'une distance de sécurité à conserver entre deux véhicules, Cofiroute a mis en place le 14 mai 2004 un dispositif automatique d'alerte expérimental sur 15 km à proximité d'Orléans sur l'A10.

L'opération, à vocation exclusivement pédagogique, sans aucun aspect répressif, vient compléter le premier système d'information sur le non-respect des vitesses moyennes, installé en juillet 2003 dans ce même secteur.

Dans cette logique, Cofiroute s'associe aux opérations nationales de prévention de la sécurité vis-à-vis des poids lourds. Depuis plusieurs années Cofiroute accompagne l'opération du tour de France des « Pros de la Route » en informant et sensibilisant les chauffeurs routiers à la sécurité routière. A l'initiative du magazine France Routes, cette opéra-



Opération « Les Pros de la Route »

tion a proposé sur l'A10 les 11 et 12 mai et les 26 et 27 octobre une série d'animations centrée sur les tests de vue, sur les dangers de l'alcool et la nécessité du port de la ceinture de sécurité. A cette occasion, Cofiroute a mis à la disposition des chauffeurs routiers un livret rappelant les règles de bonne conduite.

Cet été, Cofiroute a participé à la campagne d'information et de prévention organisée par l'ASFA (Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'ouvrages à péage) en collaboration avec la Prévention Routière sur le thème de la ceinture de sécurité à l'arrière. Un document rappelant les conseils pour bien s'attacher en voiture a été distribué aux barrières de péage.

Cofiroute a également apporté son soutien à l'expérimentation lancée par le gouvernement à partir du 31 octobre 2004 sur l'utilisation des feux de croisement le jour. Cofiroute a invité son personnel à respecter cette recommandation et a relayé l'information auprès de ses clients pendant toute la durée de l'opération, jusqu'au 31 mars 2005.

Le week-end du 3 et 4 avril 2004, Cofiroute a organisé les « Relais Calmos » à l'occasion des 24 heures du Mans, en partenariat avec les DDE, les Fédérations



Opération les « Relais Calmos »

de Motards en Colères locales ainsi que le Groupement d'Intervention Rapide Motard de la gendarmerie nationale. Quatre relais situés sur l'A10, l'A11 et l'A28 ont accueilli plusieurs milliers de motards.

Afin de contribuer à une meilleure sensibilisation des jeunes conducteurs à la sécurité et au bon comportement sur les autoroutes, Cofiroute a lancé en 2002 un programme proposant la gratuité des trajets sur son réseau aux auto-écoles. La carte auto-école permet l'accès gratuit du lundi matin au samedi soir à une portion du réseau choisie par chaque auto-école. Près de 700 cartes étaient en circulation en 2004.

Des actions de prévention destinées aux plus jeunes ont également été menées notamment par le secteur Anjou-Atlantique. Les salariés de Cofiroute, les gendarmes et les pompiers ont participé à l'opération « classe junior » en se rendant dans les écoles primaires afin de sensibiliser les jeunes aux règles de la prévention routière.

L'équipement pour la sécurité

L'amélioration des équipements et des infrastructures en faveur de la sécurité a porté, en 2004, sur la poursuite de l'implantation de clôtures grande faune et la mise en place de bandes rugueuses à l'approche des barrières de péage pour inciter les automobilistes à réduire leur vitesse. Les 5 barrières du réseau sont désormais équipées.

■ Mobilisation des collaborateurs pour la sécurité

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, les risques et les mesures de prévention associés. Des plans d'action ont été élaborés pour réduire les risques ainsi identifiés. En 2004, 100 % du personnel intervenant sous circulation a été équipé de tenues à très haute visibilité. Concernant les équipements, les cheminements piétons des barrières de péage sont désormais tous protégés

par des garde-corps. Cofiroute poursuit également l'équipement de son parc de véhicules. Fin 2004, 46 % des véhicules de la flotte sont équipés d'ABS et d'Airbag.

La charte sécurité routière

En décembre 2003, Cofiroute, la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière (DSCR) et la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés (CNAMTS) ont signé une charte sécurité routière. Celle-ci engage Cofiroute sur plusieurs axes dont la réduction du nombre de sinistres de 20 % pour l'ensemble de la flotte sur la période 2003-2005 et l'amélioration de l'organisation du travail.

Cofiroute, qui affichait déjà un bon résultat en 2003, a connu une diminution du nombre des incidents de 9 % en 2004.

Le challenge sécurité

Cofiroute a lancé en 2004 la première édition d'un challenge avec pour objectif de mobiliser l'ensemble du personnel aux enjeux de la sécurité. L'opération

Les nouvelles tenues haute visibilité des agents routiers



récompense le centre ou la direction qui enregistre le plus faible taux d'accidents et d'incidents ainsi que les idées visant à améliorer l'organisation du travail en faveur de la sécurité. Pour relayer ces opérations, des actions de formation du personnel ont été renforcées en 2004 : 118 agents routiers et 33 agents de maîtrise ont participé à la formation « développer la sécurité » qui consiste à revoir et appliquer les procédures en vigueur en matière de balisage, d'intervention sur le tracé et de communication.



■ La sécurité des chantiers

En 2004, Cofiroute a porté une attention particulière à la sécurité sur les chantiers dont elle assume la responsabilité de maître d'ouvrage. Un réseau de correspondants sécurité chantier a été créé. Des représentants des entreprises extérieures et de Cofiroute se réunissent 4 fois par an pour échanger les bonnes pratiques et le suivi des indicateurs sécurité. Suite à ces réunions, le personnel et les visiteurs sont désormais sensibilisés sur chaque chantier au respect des règles de sécurité, en indiquant par exemple le nombre d'incidents intervenus sur le site. En 2004, seuls quelques incidents matériels ont été dénombrés.



Intervention sur la bande d'arrêt d'urgence

Cofiroute s'est également associée à la campagne nationale lancée par le Ministère de l'Équipement pour rappeler aux automobilistes les règles de prudence aux abords des chantiers sur le réseau. Un dépliant intitulé « je travaille pour vous, faites attention à moi » a été distribué les 28 et 29 mai au péage de Saint-Arnoult-en-Yvelines, envoyé par courrier aux abonnés Liber-t, ainsi qu'aux entreprises travaillant sur le réseau.

■ Préparer l'avenir

Pour préparer les outils de demain et mettre en oeuvre les systèmes de sécurité les plus performants, Cofiroute participe à de nombreux programmes de recherche internationaux. Ainsi le projet ARTS – Advanced Road Telematics in the South West – est un programme d'études et de déploiement des systèmes ITS (transports et services intelligents) sur les réseaux autoroutiers transeuropéens du sud-ouest de

l'Europe. Ce programme se déroule sur 6 ans (2001-2006) et associe des partenaires français (Cofiroute, ASF, DSCR), espagnols (DGT ; Direction Générale du Trafic) et portugais (IEP ; Institut des Autoroutes du Portugal, BRISA). Les domaines concernés couvrent la collecte de données de trafic, le traitement et la distribution de ces données, l'échange entre opérateurs, les plans de gestion de trafic, le suivi des véhicules transportant des matières dangereuses et les systèmes d'alerte.

Enfin ADASE – Advanced Driver Assistance Systems in Europe – est un projet qui concerne l'étude des systèmes avancés d'assistance à la conduite. Ceux-ci contribuent à la sécurité routière, grâce aux systèmes actifs qui anticipent ou corrigent les erreurs de conduite et à la coopération avec l'infrastructure qui fournit des informations d'alerte en amont des incidents.



La fluidité du trafic

L'amélioration de la fluidité du trafic sur le réseau est une préoccupation constante de Cofiroute. Le contrat de plan 2004-2008 précise les priorités de l'entreprise, notamment dans ce domaine.

Pour mesurer les performances de l'exploitation, améliorer la fluidité du trafic et augmenter la sécurité des automobilistes, Cofiroute s'est dotée d'indicateurs chiffrés. Pour l'année 2004, ceux-ci indiquent de bons résultats, en progression par rapport aux années précédentes. Ainsi le delta-t (temps moyen qui s'écoule entre le moment où un incident est signalé sur le réseau et la diffusion de l'information sur Autoroute FM) diminue régulièrement. Il est en 2004 inférieur à 4'30.

■ Anticipation et coordination

Cofiroute organise et participe avec l'ensemble des partenaires impliqués sur l'autoroute, notamment les services de secours et les forces de l'ordre, à des exercices et des opérations de coordination visant à anticiper les situations exceptionnelles et à améliorer les processus d'intervention.

Depuis deux ans Cofiroute renforce les conditions de sécurité et de viabilité sur son réseau en période hivernale. A la veille de la campagne hivernale 2004-2005 (15 novembre -15 mars), Cofiroute

a organisé une opération de sensibilisation de ses collaborateurs intervenant l'hiver sur l'autoroute. Pour la seconde année consécutive, l'opération « Coup de Lime » a réuni le 5 novembre 2004 près de 200 spécialistes des 14 centres d'exploitation. Cette opération organisée autour d'exercices théoriques et pratiques est venue conclure le recyclage hivernal qui a représenté plus de 6 500 heures de formation en 2004.

En complément, Cofiroute renforce son dispositif dans le domaine de l'information et de la coordination entre les différents acteurs de l'autoroute en participant activement aux différents plans intempéries (PNVIF : Plan Neige et Verglas Ile-de-France, PISO : Plan Intempéries Sud-Ouest, PIZO : Plan Intempéries Zone-Ouest). Ces plans, prévoyant notamment la gestion des poids lourds en cas d'événements neigeux, ont trois objectifs : prévenir les conséquences d'un épisode hivernal, éviter le blocage des clients en maîtrisant le trafic, coordonner et renforcer les opérations de secours et d'assistance. Cofiroute sollicite par ailleurs auprès de son Ministère de tutelle l'organisation d'exercices conjoints et réguliers avec tous les services compétents, sur les mécanismes d'alerte et la gestion du trafic.

Le dispositif de viabilité hivernale

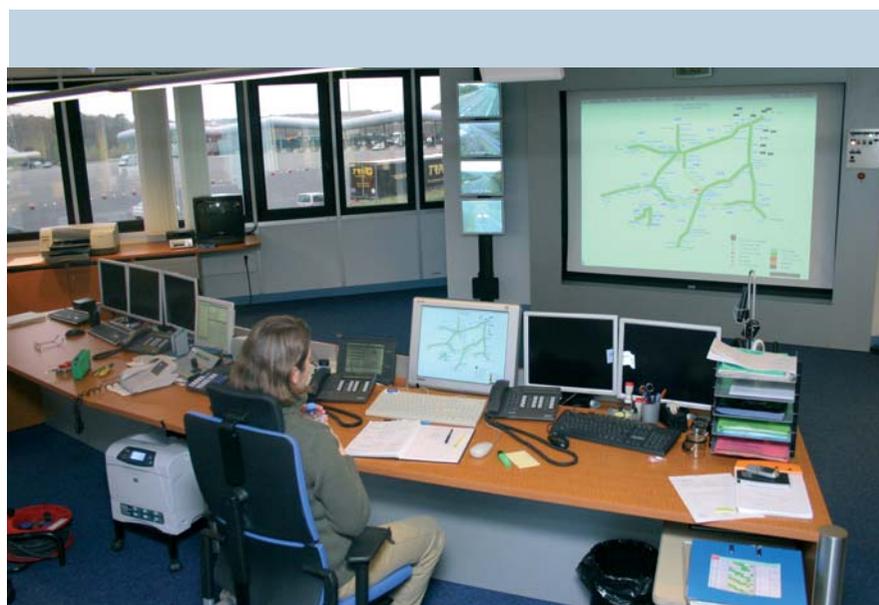


770 salariés participent directement aux interventions sur le réseau et ont suivi une formation spécifique (conduite d'engins, phénomènes météorologiques). Les moyens d'intervention en ordre de marche du 15 novembre au 15 mars comptent notamment : 150 camions de salage et de déneigement et des engins de petit gabarit pouvant accéder aux endroits difficiles ; un dispositif automatique de giclage de saumure sur le tronçon commun A10-A11 à l'approche de Paris ; des caméras de surveillance ; plus de stations météorologiques...

■ Mise en place d'outils plus performants

Cofiroute qui adapte en permanence les outils en fonction de l'évolution de son métier d'exploitant a déployé en 2004 le nouveau système d'aide à l'exploitation MAGIC pour une phase test dans les centres d'exploitation de Ponthévrard et de Thivars. Celui-ci vise à améliorer le niveau de service par une plus grande fiabilité, efficacité et réactivité, d'une part pour le recueil et la diffusion d'informations, d'autre part pour les interventions sur événements. Ce système permet en particulier une meilleure allocation des ressources pour optimiser la solidarité entre les centres d'exploitation. MAGIC intègre toutes les sources d'informations, garde la mémoire électronique de tout ce qui entre et sort du pupitre (appels téléphoniques, fax, e-mail, radio 40 Mhz) et proposera à terme des plans d'actions pour tous les types d'événements. Pour les événements majeurs MAGIC sélectionnera les dispositions à prendre et aidera ainsi les acteurs de l'exploitation dans leur diagnostic face à une situation d'urgence. Les agents disposeront d'une plus grande disponibilité face aux événements et d'un système de transmission des informations très performant. La suite du déploiement s'étend en différentes étapes jusqu'en 2006.

D'autre part, pour mesurer la qualité des équipements péages automatiques de plus en plus utilisés, Cofiroute a développé un nouveau tableau de bord qualité : Imotep. Déployé sur le réseau en



Le nouveau poste central d'information (PCI) à Saint-Arnoult-en-Yvelines

même temps que l'installation des voies automatiques à cartes magnétiques, il contribue à l'amélioration de la fluidité du trafic. Imotep permet aux superviseurs opérationnels de centres et à l'encadrement de suivre en temps réel l'activité de chaque machine.

Cofiroute a également pris une participation dans le GIE Autoroutes Trafic qui regroupe l'ensemble des sociétés d'autoroutes françaises pour notamment commercialiser l'information routière.

Cofiroute a lancé en octobre 2004 le nouveau service « Transloire-info » pour faciliter les déplacements des automobilistes abonnés à Liber-t. Les clients qui le souhaitent peuvent ainsi recevoir gratuitement sur leur téléphone portable des alertes SMS en cas de perturbation du trafic lors des heures de pointe ou en

cas d'accident. Cofiroute a prévu de tester ce service pendant un an dans la région d'Orléans auprès des abonnés « Transloire », une formule donnant droit à 80 % de réduction en partenariat avec la communauté d'agglomération. Plus de 500 clients se sont déjà inscrits.

En outre, la politique d'investissements progressifs menée par Cofiroute qui permet la mise en service progressive des troisièmes voies de circulation et l'ouverture de voies supplémentaires au péage, contribue à diminuer la gêne occasionnée par les bouchons. La programmation de ces travaux la nuit aide également à réduire les nuisances et à limiter l'impact sur la fluidité et la sécurité des automobilistes.



Le confort et l'agrément

En 2004, Cofiroute a affirmé son ambition d'offrir à ses clients automobilistes un niveau de service élevé et homogène en tout point des 928 km de son réseau. Les actions portent principalement sur l'entretien du réseau, la mise en place d'une nouvelle signalétique et les services proposés par les partenaires pétroliers et restaurateurs.

■ Un réseau plus sûr, plus fluide, plus confortable

Pour mettre fin aux disparités de son réseau liées aux différentes époques de sa construction, Cofiroute poursuit un important effort, qui porte sur le renouvellement des revêtements, la mise en place d'une nouvelle signalétique, l'harmonisation de l'environnement visuel de l'autoroute et l'amélioration des conditions d'accueil sur les aires de repos et de service.

Chaque année, un tiers des chaussées fait l'objet de mesures par des appareils spécialisés et un dixième des chaussées est refait. En 2004, 155 inspections détaillées d'ouvrage d'art et 800 visites ont eu lieu. 320 ouvrages hydrauliques et 40 portiques de signalisation ont été contrôlés. Au total, un budget de 30 millions d'euros a été alloué à l'entretien des 928 km du réseau Cofiroute.

Le programme d'élargissements à 3 voies du réseau Cofiroute s'est traduit

en 2004 par trois mises en service consécutives sur l'A10 : entre Tours Nord et Sainte-Radegonde sur 5 km en avril, entre Château-Renault et Blois sur 15 km en mai, entre Tours Sainte-Radegonde et Monnaie sur 13 km en juin 2004. 2 900 m de merlons (levées de terre) et 1 130 m d'écrans acoustiques ont également été mis en place sur ces sections afin d'assurer la protection des riverains contre le bruit.

En construisant 33 km de nouvelles voies en 2004, Cofiroute a ainsi contri-

Le réseau en quelques chiffres

- 4 500 km de voies
- 980 ouvrages d'art
- 2 500 ouvrages hydrauliques
- 970 bassins
- 300 portiques et potences de signalisation
- 70 auvents de gares et barrières de péage



Véhicule d'inspection des chaussées

bué à améliorer significativement la fluidité du trafic sur une partie du réseau très fréquentée par les poids lourds. Sur l'A10 toujours, le nouvel échangeur de Monts-Sorigny, au sud de Tours, a été ouvert à la circulation en octobre 2004. Il assure notamment la desserte directe du nouveau parc d'activité ISOPARC réalisé par le Conseil Général d'Indre-et-Loire et ses partenaires institutionnels. Cofiroute a par ailleurs remplacé les glissières centrales en acier par des éléments en béton sur 20 km entre Orléans Nord et Artenay et a engagé un programme d'amélioration de l'accès aux postes d'appel d'urgence.

La généralisation des équipements de sécurité sur le réseau est inscrite au contrat de plan 2004-2008 qui prévoit la construction de 660 refuges d'accès aux postes d'appel d'urgence d'ici à 2008 pour satisfaire aux normes concernant les personnes à mobilité réduite.

Pour répondre à la demande des collectivités locales, Cofiroute a engagé les travaux de construction d'une gare d'autobus autoroutière sur la commune de Briis-sous-Forge, financés par le Conseil Général de l'Essonne. Cet ouvrage permettra aux automobilistes résidant dans cette zone de laisser leur véhicule sur un parking situé à proximité et d'emprunter l'une des deux lignes de bus circulant sur l'A10. Les infrastructures réalisées par Cofiroute seront achevées en avril 2005. Une mise en service, après la réalisation des équipements par le Conseil Général, est prévue pour la fin de l'été 2005.

■ La signalétique : la marque au service de l'homogénéité du réseau



1 560 panneaux en 2006

- Trafic
- Autoroute FM
- Carburants
- Information touristique
- Services

Cofiroute a lancé la mise en place d'une nouvelle signalétique identitaire contribuant à améliorer l'homogénéité et la qualité du service sur autoroutes. La première phase du projet, achevée en mai 2004, a permis de répertorier une dizaine d'applications signalétiques en section courante, sur les aires et les gares de péages.

A partir de juillet 2004, des prototypes ont été mis en place sur les points clés du réseau comme la barrière de péage de Saint-Arnoult-en-Yvelines.

Le déploiement de la nouvelle signalétique sera engagé de manière significative au premier semestre 2005 sur les extrémités du réseau. Au total, plus de 1 500 panneaux vont être installés sur les 928 km du réseau d'ici 2006. Les espaces clients feront également l'objet d'un important programme de rénovation.

■ L'offre de service des partenaires

La démarche de Cofiroute visant à harmoniser en tout point de son réseau la qualité du service, se décline et s'applique aux services proposés par les partenaires, pétroliers et restaurateurs. Ainsi, par exemple, les stations services quelle que soit leur implantation proposent désormais un service manuel 24h/24. Un concept très novateur sur l'autoroute du type galerie commerciale regroupant dans la même enceinte un restaurant, une boutique et des sanitaires a été expérimenté sur l'A71 et sur l'A11 et ouvert au public au cours de l'été 2004.



Une nouvelle politique commerciale et de services

Avec pour ambition d'accroître significativement le nombre de ses abonnés et d'offrir un service de qualité à l'ensemble de ses clients en tout point du réseau, Cofiroute a engagé en 2004 la diversification et la promotion de son offre commerciale pour les voitures et les poids lourds. Ces actions, qui s'inscrivent dans une démarche structurée et volontariste d'amélioration de la satisfaction des clients, sont mises en œuvre à partir de résultats d'enquêtes menées auprès des automobilistes et des transporteurs.

■ De nouvelles ambitions pour Liber-t

Ce service qui permet de passer sans s'arrêter au péage sur l'ensemble du

réseau autoroutier français concédé, attire de plus en plus de clients. En 2004 plus de 23 000 personnes se sont abonnées, portant à plus de 84 000 le nombre de badges gérés par Cofiroute.

Des abonnements diversifiés

Cofiroute adapte ses offres à la diversité des demandes de ses clients et conçoit des abonnements correspondant aux différentes typologies de clientèles. La formule « Mobili-t » permettant d'obtenir jusqu'à 40 % de réduction sur le coût du trajet habituel s'est développée en 2004 pour dépasser 8 000 abonnés en fin d'année.

La formule « Vitali-t », destinée aux clients effectuant régulièrement le même trajet le week-end cumule plus de 2 000 abonnés en fin d'année. « Vitali-t » permet de bénéficier de réductions croissantes pouvant atteindre 30 % du tarif selon la fréquence de déplacement.

Cofiroute a par ailleurs lancé le nouvel abonnement « Universi-t » faisant bénéficier les étudiants de remises importantes

(jusqu'à 60 %) sur les trajets effectués le week-end entre leur résidence principale et leur lieu d'études, ainsi que l'offre « Duo » qui propose un second badge pour toute personne possédant deux voitures. Les efforts de commercialisation de ce service ont ainsi permis aux sociétés d'autoroutes de fêter en décembre 2004 la mise en circulation du millionième badge Liber-t.

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. Grâce à ces abonnements attractifs, le report du trafic sur l'autoroute permet d'alléger la circulation en centre-ville lors de la traversée de l'agglomération.

De nouveaux partenaires

Dans le cadre de la promotion du télépéage, Cofiroute a mené plusieurs opérations de partenariat avec VINCI Park en offrant six mois d'abonnement gratuit à Liber-t, dans quinze parcs parisiens, du 20 mai au 30 juin 2004 et avec Michelin en offrant quatre mois d'abonnement gratuit pour l'achat de pneumatiques du 1^{er} juin au 31 juillet 2004.

Cofiroute a par ailleurs conclu un accord avec Total pour adosser le badge Liber-t à la carte pétrolière GR-Total, permettant ainsi aux titulaires de cette carte (plus de 1,5 million) un meilleur confort d'utilisation de l'autoroute. Cette carte, qui regroupait déjà les dépenses de carburant et de péage sur une même facture, offrira désormais à ses titulaires le service du télépéage.



Si Liber-t séduit de plus en plus de particuliers, notamment en région parisienne et en région Centre, les entreprises ne représentent que 20 % des abonnés. Afin de développer ce potentiel de croissance, Cofiroute a donc initié fin 2004 un ensemble d'actions dont les résultats seront visibles en 2005.

En outre, Cofiroute a lancé en mars 2004 un club destiné à récompenser la fidélité de ses abonnés en leur proposant des tarifs préférentiels pour les hôtels, les visites de sites touristiques, les parcs d'attraction ou les locations de voiture. Le catalogue des offres du club Fidéli-t est disponible sur le site www.cofiroute.fr à partir duquel l'abonnement en ligne est possible depuis le mois de février 2004.

■ Les services pour tous

Afin de mieux satisfaire ses clients, Cofiroute a également lancé un ensemble de nouveaux services comme le dispositif gratuit d'alerte SMS en cas de perturbation du trafic et la technologie Wi-Fi sur les aires de service.





Animation de l'été « les sens'actions »

Cette opération pilote a été lancée dès mars 2004 sur l'A10 en partenariat avec SFR, Total et Elior. Sur les aires de service de Limours, Orléans et Tours, les clients disposant d'un ordinateur portable ou d'un assistant personnel ont ainsi pu se connecter à l'Internet haut débit.

Enquête de satisfaction

Pour améliorer la qualité du service et anticiper les exigences de ses clients Cofiroute réalise tous les ans une enquête de satisfaction. Les résultats de l'enquête 2004, menée auprès de 2 731 clients (VL et PL) sur deux périodes (hiver 2003 - 2004 et été 2004) montrent globalement de très bons résultats (92 % de personnes satisfaites). Cette étude renseigne également l'entreprise sur des voies de progrès, notamment dans le domaine de l'information et de la qualité de service sur les aires.

Le centre d'appels

Le centre d'appels mis en place en 2003 par Cofiroute est ouvert 7 jours sur 7 de 7 heures à 21 heures au 0 892 70 26 34. En 2004 près de 60 % des 16 000 appels reçus ont concerné les abonnements, les tarifs et les conditions de circulation. Ce service répond à une attente des clients qui souhaitent accéder facilement à des informations très diverses comme la distribution de GPL sur les aires de service, les événements imprévus, les itinéraires de délestage... Après un an de fonctionnement l'enquête menée auprès des automobilistes démontre l'efficacité du dispositif qui permet également d'alerter plus rapidement les services de sécurité de l'entreprise pour tout événement survenant sur le réseau.

Le site Web

Le site www.cofiroute.fr mis en ligne en juin 2003 propose de nombreuses fonctionnalités aux internautes, particulière-

ment le calcul d'itinéraires, la visualisation du trafic par webcams, et des informations touristiques. De plus, une rubrique accessible aux abonnés Libert permet d'obtenir les informations relatives à leur compte, de transmettre des modifications de coordonnées, ou encore d'accéder aux avantages du programme de fidélisation.

Depuis octobre 2004, le site propose également aux internautes des informations concernant le trafic sur l'ensemble du réseau autoroutier national. Une carte interactive permet de zoomer sur une zone géographique sélectionnée afin d'en connaître l'état de circulation, les points rouges à éviter. Les informations sont actualisées en temps réel depuis le poste central d'information de Cofiroute.

Les espaces clients

Les espaces clients ont accueilli en 2004 plus de 35 000 automobilistes. Pour répondre aux objectifs d'amélioration de la qualité de service sur son réseau, Cofiroute a engagé fin 2004 un programme d'actions visant à mieux répondre aux demandes des clients en améliorant notamment l'accessibilité et en adaptant les horaires d'ouverture. Cofiroute accompagne par ailleurs le processus de normalisation des Espaces Clients (norme AFNOR) en coopération avec les autres sociétés autoroutières.

Les animations

Dans le cadre des animations proposées sur son réseau, Cofiroute a cette année inscrit à son programme quinze week-end, correspondant aux grands départs de Pâques, de la fête des mères, de la Saint-Valentin ou encore des vacances d'été ou d'hiver. L'enquête de satisfaction menée en 2004 a montré que plus de 80 % des personnes interrogées étaient tout à fait satisfaites de ces ani-

mations qui incitent les automobilistes à effectuer régulièrement des pauses durant leur trajet. Ces animations, au delà de leur fonction d'agrément participent ainsi à la prévention des accidents.

Autoroute FM toujours plébiscitée

Pionnière en France, Cofiroute a créé en 1988 la première radio autoroutière Autoroute FM (107,7 Mhz). Autoroute FM a fêté en 2003 quinze années de diffusion pour le confort et la sécurité de plus d'un milliard d'automobilistes. Lancée pour la première fois en 2004, une enquête Médiamétrie montre qu'Autoroute FM est de très loin la station la plus écoutée par les clients de Cofiroute avec un taux de pénétration de plus de 52 % et une durée moyenne d'écoute de 98 minutes. Autoroute FM confirme sa position de référence avec un taux d'écoute de près de 80 % en période de grands départs.

■ S'adapter aux nouveaux enjeux du transport routier

Le transport routier de marchandises connaît une croissance importante en

France et en Europe. Pour Cofiroute le trafic poids lourds a ainsi représenté en 2004 près de 15,2 % de kilomètres parcourus sur son réseau. Pour faire face à cet enjeu et mieux satisfaire les entreprises de transports, Cofiroute vient d'engager un programme global d'amélioration du niveau de service autour de trois axes : la préparation du télépéage inter sociétés, l'amélioration de l'offre commerciale et une meilleure gestion du temps d'arrêt notamment sur les parkings.

Cofiroute participe au sein de l'association des Sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage (ASFA) au développement d'un télépéage permettant d'anticiper les échéances fixées par la Directive européenne sur l'interopérabilité. La définition du « service européen de télépéage » devra ainsi reposer au 1^{er} juillet 2006 sur « un contrat unique, un boîtier unique à bord du véhicule ».

Dans le domaine des abonnements Cofiroute a pour ambition de construire une véritable politique commerciale visant à mieux répondre aux demandes des différentes entreprises de transports.

Cofiroute propose ainsi dans le cadre de la réforme de l'abonnement national Caplis, une simplification de la grille tarifaire dès février 2005 ainsi qu'un nouveau service à relevé mensuel de trajets sur fichiers informatiques en ligne sur le Web. Enfin pour améliorer le niveau de service sur les aires d'autoroute Cofiroute s'engage, dans le cadre de son contrat de plan 2004-2008, à réaliser 934 places de parking supplémentaires augmentant ainsi d'un tiers le parc de places actuellement disponibles sur le réseau (2973 places en 2004). Cofiroute profitera de ce déploiement pour améliorer significativement la qualité d'accueil sur les aires de repos et de service (meilleure séparation des flux PL et VL, amélioration de l'éclairage, création de zones de repos sur les aires de service...). Enfin, face au développement des agressions et des vols de camions ou de marchandises, Cofiroute a lancé fin 2004 une expérimentation d'un parking gardienné et payant aux portes de la région parisienne.

Parking poids lourds sur une aire de service





Les activités de développement

En 2004, l'expertise de Cofiroute dans les domaines de l'exploitation d'infrastructures à péage a été couronnée par deux succès majeurs en Allemagne et en Grèce.

■ Le lancement de Toll Collect

En Allemagne, le système de télépéage autoroutier pour poids lourds, Toll Collect, développé en groupement par Cofiroute (10 %), Deutsche Telekom (45 %) et DaimlerChrysler Services (45 %), a été mis en service avec succès le 1^{er} janvier 2005 à l'issue de plusieurs mois de tests approfondis. Couvrant les 12 000 km du réseau autoroutier allemand, ce système associant les technologies GSM et GPS



OBU (On board unit)

sera géré par Toll Collect durant 12 ans, et devrait générer un volume de recettes de 3 milliards d'euros en 2005 pour l'Etat Allemand. L'équipement de plus de 300 000 véhicules en boîtiers électroniques à bord (OBU), le déploiement de 3 500 bornes de péage et la mobilisation de 5 000 assistants multilingues aux points de passage les plus sensibles ont largement contribué à cette réussite. Une deuxième version des logiciels des OBU (On board unit) sera déployée le 1^{er} janvier 2006 en intégrant de nouvelles fonctionnalités, telles l'actualisation des tarifs et la mise à jour du réseau autoroutier. A terme, environ un million de camions sont concernés par ce dispositif particulièrement adapté au réseau allemand extrêmement dense et maillé.

■ La mise en service du pont Charilaos Trikoupis

VINCI Concessions, à travers Gefyra, est titulaire de la concession du pont Charilaos Trikoupis (Rion-Antirion) sur le golfe de Corinthe en Grèce (photo ci-dessus) pour une durée de 35 ans. Cofiroute, par l'intermédiaire de sa filiale

Gefyra Litourgia, exploite cet ouvrage depuis le 12 août 2004, date de son inauguration. L'exploitation comprend la collecte du péage, la surveillance du trafic et de la sécurité des usagers ainsi que l'entretien courant.

■ L'exploitation future de l'A19

VINCI a été retenu le 14 octobre 2004, pour la concession portant sur la conception, la construction, le financement et l'exploitation de l'autoroute A19 qui reliera Artenay (A10) à Courtenay (A6) à l'horizon 2009. Chaînon manquant du réseau autoroutier reliant l'est de l'Europe à la façade atlantique, le gouvernement avait classé en décembre 2003, cette liaison en tête des neuf projets autoroutiers prioritaires français. Arcour, filiale de VINCI Concessions assurera la maîtrise d'ouvrage et le financement des 101 km d'autoroute dans le cadre d'un contrat d'une durée totale de 65 ans. L'exploitation de l'A19, confiée à Cofiroute, augmentera de 9 % son réseau exploité en 2009.

■ Le viaduc de Millau

Inauguré en décembre 2004, le viaduc de Millau permet de réduire de manière significative le temps de franchissement de la vallée du Tarn. Cofiroute a contribué à ce projet d'Eiffage, en apportant son expertise dans le domaine de l'exploitation lors des phases de conception de l'ouvrage et de définition des outils d'exploitation.

■ Les Etats-Unis

Cofiroute USA est associée au projet de mise en place du premier système de péage de l'Etat du Minnesota. Le projet concerne la conversion de voies réservées au covoiturage, en voies mixtes



réservées au covoiturage et au péage. Cofiroute USA participe au développement et à la mise en place des systèmes de péage dynamique, de la gestion des transactions et des abonnements télépéage (back office et centre d'appels) et exploitera l'autoroute en 2010.

A Los Angeles, le centre d'appels de l'autoroute « 91 Express Lanes »,

exploité par Cofiroute USA, a reçu en 2004 le certificat d'excellence décerné par l'Université de Purdue qui étudie et récompense les meilleures pratiques en matière de gestion et de relations clients dans le monde.

■ Le Royaume-Uni

Cofiroute UK et le concessionnaire Severn River Crossing Plc dont VINCI Concessions est actionnaire ont signé en septembre 2004, le renouvellement du contrat d'exploitation du péage des deux ponts de la rivière Severn en Grande-Bretagne pour une durée de 6 ans renouvelable. La filiale « le Crossing Ltd » détenue par Cofiroute UK (42,86 %), Ringway (42,86 %) et Jacobs Babbie (14,28 %) poursuit avec succès l'exploitation de la traversée de la Tamise à Dartford, à l'est de Londres. Le 21 avril 2004 le Crossing Ltd a été certifiée IMS (Integrated Management Systems) qui comprend les certifications ISO 9001 (Qualité), ISO 14001 (Environnement), et OHSAS 18001 (Hygiène et sécurité).

■ Le Chili

L'exploitation de l'autoroute Chillan/Collipulli par la filiale « Operadora Autopista del Bosque » se poursuit dans de bonnes conditions. Celle-ci a notamment obtenu le prix de la sécurité routière 2004 décerné par l'Etat chilien. Grâce aux actions de prévention menées en collaboration avec le Ministère des Transports chilien, le nombre de blessés a en effet diminué entre 2003 et 2004 de 18 % et le nombre de tués de 31 % sur l'autoroute Chillan/Collipulli concédée à Autopista

del Bosque, filiale de VINCI Concessions. Parallèlement, Cofiroute continue des missions d'études et d'assistance au Brésil et au Portugal, notamment.

■ Les télécommunications

Cofiroute a poursuivi sa coopération avec les acteurs du secteur des télécommunications, contribuant ainsi au développement de la société de l'information. Le projet Mélis@ - réseau de télécommunications haut débit dans le Maine et Loire - est maintenant une réalité. Cofiroute et ASF mettent à disposition du concessionnaire 128 km de liaisons optiques (soit environ 25 % du linéaire total). Par ailleurs, Cofiroute a mis à disposition de 9 Telecom près de 500 km de liaisons optiques nouvelles, qui ont permis à cet opérateur de s'établir au Mans, à Laval, à Alençon et à Angers. Enfin, BT (British Telecom) a renouvelé sa confiance à Cofiroute en signant un contrat long terme pour la mise à disposition d'une liaison optique longue distance qui s'intègre au réseau paneuropéen de cet opérateur.

■ Communiquer le savoir-faire

Afin de promouvoir son savoir-faire et d'enrichir ses expertises dans les domaines de la concession et de l'exploitation d'infrastructures à péage, Cofiroute a participé en 2004 à plusieurs manifestations internationales : les congrès ITS européens et mondiaux à Budapest et Nagoya, le congrès annuel de l'ASECAP au Portugal, ainsi que le congrès annuel de l'IBTTA à Philadelphie.

4 Exercice 2004





Bilan au 31 décembre 2004

Actif

	31 décembre 2004			En euros	31 décembre 2003
	Montant brut	Amortissements et provisions	Montant net		
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	78 307	0	78 307		78 307
IMMOBILISATIONS DU DOMAINE PROPRE					
Terrains	812 167		812 167		791 404
Agencements - Installations	9 407 463	6 630 970	2 776 493		3 642 468
Autres immobilisations corporelles	27 353 100	15 694 421	11 658 679		12 100 816
	37 572 730	22 325 391	15 247 339		16 534 688
IMMOBILISATIONS MISES EN CONCESSION					
Biens non renouvelables en service	3 382 327 688	1 309 708 567	2 072 619 121		2 106 348 014
Biens renouvelables en service	433 765 564	289 345 206	144 420 358		147 573 359
Biens non renouvelables en cours	1 129 645 637		1 129 645 637		721 164 277
Biens renouvelables en cours	31 566 433	318 737	31 247 696		22 763 516
	4 977 305 322	1 599 372 510	3 377 932 812		2 997 849 166
IMMOBILISATIONS FINANCIERES					
Participation & créances rattachées	49 301 281	47 005 000	2 296 281		2 253 281
Dépôts et cautionnements	41 404		41 404		271 782
	49 342 685	47 005 000	2 337 685		2 525 063
STOCKS DE MATIERES	1 354 877	112 149	1 242 728		2 161 764
CREANCES					
Clients	35 042 146	1 805 425	33 236 721		33 398 220
Personnel	217 713		217 713		220 468
Etat	10 856 597		10 856 597		7 343 829
Avances et acomptes sur travaux	92 537 536		92 537 536		26 278 631
Autres créances	8 069 735		8 069 735		9 038 087
	146 723 727	1 805 425	144 918 302		76 279 235
CHARGES CONSTATEES D'AVANCE	9 969 213		9 969 213		10 113 001
COMPTES FINANCIERS	634 414 290		634 414 290		819 075 744
ECARTS DE CONVERSION ACTIF	50 332		50 332		0
TOTAL	5 856 811 483	1 670 620 475	4 186 191 008		3 924 616 968

Passif

En euros

	31 décembre 2004	31 décembre 2003
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	839 737 131	744 254 781
RESULTAT DE L'EXERCICE	260 209 764	220 200 546
ACOMPTE SUR DIVIDENDES	-104 019 765	-98 865 450
SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	53 252 856	50 310 213
PROVISIONS REGLEMENTEES	28 725 634	30 414 644
	1 256 225 711	1 124 634 825
PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES		
Provisions pour pertes et charges	46 111 215	90 812 959
DETTES FINANCIERES		
Autres emprunts	2 617 087 075	2 505 440 703
Créances Etat & collectivités locales	12 093 018	12 729 493
	2 629 180 093	2 518 170 196
DETTES		
Fournisseurs	75 773 368	52 915 958
Clients - dépôts de garantie	3 052 973	3 011 402
Personnel	19 772 641	17 282 731
Dettes fiscales et sociales	134 817 635	86 736 280
Autres dettes	5 767 513	25 389 588
	239 184 130	185 335 959
PRODUITS CONSTATES D'AVANCE	15 489 859	5 652 105
ECARTS DE CONVERSION PASSIF		
	0	10 924
TOTAL	4 186 191 008	3 924 616 968

Compte de résultat au 31 décembre 2004

Postes

En euros

	31 décembre 2004	31 décembre 2003
PRODUITS D'EXPLOITATION		
CHIFFRE D'AFFAIRES		
Recettes de péage	849 062 702	814 825 014
Recettes accessoires	13 239 380	14 293 733
MONTANT NET DU CHIFFRE D'AFFAIRES	862 302 082	829 118 747
Reprise de provisions	24 978 873	28 430 303
Produits divers	8 053 194	15 916 585
TOTAL I	895 334 149	873 465 635
CHARGES D'EXPLOITATION		
Achats de matières consommables	9 193 002	8 223 843
Services extérieurs liés à l'investissement	32 129 311	27 537 720
Grosses réparations	25 893 278	20 815 586
Services extérieurs liés à l'exploitation	23 107 014	25 340 926
Impôts et Taxes	102 379 176	97 656 606
Charges de personnel	86 580 952	85 207 204
Participation	7 121 029	5 171 117
Autres charges de gestion courante	1 674 565	949 496
Amortissements du domaine propre	4 729 698	4 888 414
Amortissements des biens renouvelables	31 004 798	30 775 458
Amortissements de caducité	84 318 406	76 331 800
Provisions pour charges d'exploitation	6 634 582	17 127 100
TOTAL II	414 765 811	400 025 270
1. RESULTAT D'EXPLOITATION (I - II)	480 568 338	473 440 365
PRODUITS FINANCIERS		
Intérêts intercalaires	55 884 339	46 911 562
Autres produits financiers	52 975 699	35 975 412
Reprise de provisions	0	684 932
TOTAL III	108 860 038	83 571 906
CHARGES FINANCIERES		
Frais financiers	146 885 427	137 331 291
Provision pour dépréciation des titres	34 502 600	12 502 400
Provision pour perte de change	50 332	
Autres charges financières	29 178	27 772
TOTAL IV	181 467 537	149 861 463
2. RESULTAT FINANCIER (III - IV)	-72 607 499	-66 289 557
3. RESULTAT COURANT (1 + 2)	407 960 839	407 150 808
PRODUITS EXCEPTIONNELS V	47 477 393	7 828 639
CHARGES EXCEPTIONNELLES VI	32 971 126	69 021 499
4. RESULTAT EXCEPTIONNEL (V - VI)	14 506 267	-61 192 860
IMPOTS SUR LES BENEFICES , IMPOTS DIFFERES ET CONTRIBUTIONS VII	162 257 342	125 757 402
TOTAL DES PRODUITS (I + III + V)	1 051 671 580	964 866 180
TOTAL DES CHARGES (II + IV + VI + VII)	791 461 816	744 665 634
BENEFICE	260 209 764	220 200 546

Annexe des comptes au 31 décembre 2004

■ 1 - Faits marquants de l'exercice

Signature de l'avenant 11 et du 2^e contrat de plan 2004-2008

L'avenant 11 au contrat de concession interurbaine et le 2^e contrat de plan 2004-2008 ont été signés en début d'année 2004 avec le Ministre de l'équipement, sur les bases d'un partenariat renouvelé avec l'Etat, fondé sur la transparence et la clarté des engagements réciproques.

Crédit syndiqué

Cofiroute a signé le 28 octobre 2004 un crédit syndiqué pour un montant de 1,02 milliard d'euros sur 5 ans, assorti d'une option de deux années supplémentaires.

Projet Toll Collect

La société détient une participation de 10 % dans un consortium dénommé « Toll Collect » constitué, en outre, des sociétés Deutsche Telekom et DaimlerChrysler 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 août 2003, 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 février 2004 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.

L'avenant n° 2 du contrat de consortium signé en 2004 entre Cofiroute et ses partenaires a confirmé le plafonnement à 70 M€ des engagements financiers de Cofiroute sur le projet Toll Collect. Au 31 décembre 2004, ce montant de 70 M€ a été versé dans son intégralité et la quote-part activée a été dépréciée en totalité.

Normes IFRS

La société a étudié l'ensemble des impacts générés par l'application aux concessions des normes IFRS ; certaines normes doivent faire l'objet de clarifications, attendues dans le cours du premier semestre 2005.

■ 2 - Règles et méthodes d'évaluation

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

2 - 1 Immobilisations :

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

Immobilisations du domaine concédé :

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

Elles sont comptabilisées à leur coût de revient historique incluant :

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

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

Les immobilisations du domaine concédé se décomposent en deux catégories :

- **Immobilisations non renouvelables** 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 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.

- Lorsque les fonds sont empruntés spécifiquement en vue de la construction d'une section, le montant des coûts d'emprunt incorporables 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.

Modalités d'amortissement :

- Les amortissements de caducité s'appliquent à toutes les sources de financement - excepté les subventions - utilisées pour financer le montant brut du coût de la concession en service. Ils sont pratiqués linéairement sur la durée de concession restant à courir soit 27 ans au 1^{er} janvier 2004.

-- La différence entre la valeur de remplacement et la valeur d'acquisition des immobilisations renouvelables ne donne pas lieu à constitution de provision pour renouvellement, car leur valeur nette est amortie en caducité.

- Les amortissements industriels sont calculés selon un mode linéaire ou dégressif en application de l'article 39A du CGI. L'écart entre l'amortissement économique et l'amortissement fiscal (amortissement dérogatoire) est porté au passif au poste « Provisions réglementées ».

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

Immobilisations du domaine propre :

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

Immobilisations financières :

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

2 - 2 Stocks :

Les stocks des chlorures et des carburants sont évalués selon la méthode du « FIFO ».

Les autres stocks sont évalués à leur coût d'acquisition par la méthode « du coût unitaire moyen pondéré ». 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 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 - 9 Impôt sur les sociétés :

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

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

2 - 10 Consolidation :

Cofiroute n'établit pas de comptes consolidés en raison du caractère non récurrent 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 828 733 670 euros, 1 cours Ferdinand de Lesseps, 92851 Rueil-Malmaison Cedex.

■ 3 – Notes sur les comptes

3 – 1 Actif

3 - 1 - 1 Immobilisations brutes :

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

En millions d'euros

	Mouvements de l'exercice			Au 31 décembre 2004
	Au 1 ^{er} janvier 2004	Augmentations	Diminutions	
Immobilisations incorporelles	0,1	0,0	0,0	0,1
Immobilisations du domaine propre	35,5	3,6	1,5	37,6
Immobilisations du domaine concédé :	4 494,0	508,8	25,5	4 977,3
dont en service	3 752,0	92,5	19,6	3 847,7
dont en cours	742,0	416,3	5,9	1 129,6
Immobilisations financières *	17,0	35,1	2,8	49,3
TOTAL	4 546,6	547,5	29,8	5 064,3

* les prêts accordés à la SAFER sur les sections en cours ont été reclassés en immobilisations du domaine concédé dans les en cours.

3 - 1 - 2 Amortissements :

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

En millions d'euros

	Mouvements de l'exercice			Au 31 décembre 2004
	Au 1 ^{er} janvier 2004	Augmentations	Diminutions	
Immobilisations incorporelles	0,0	0,0	0,0	0,0
Immobilisations du domaine propre	18,9	4,7	1,3	22,3
Domaine concédé :				
- Amortissement de caducité	1 225,4	84,3	0,0	1 309,7
- Immobilisations des biens renouvelables	272,5	31,0	14,1	289,4
TOTAL	1 516,8	120,0	15,4	1 621,4

3 - 1 - 3 Filiales :

En millions d'euros

	FILIALES * Cofiroute Participations 6 à 10 rue Troyon 92316 SEVRES cedex Numéro Siret : 352 579 353 00025
CAPITAL	2,2
Capitaux propres autres que le capital (1)	0,9
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	5,2
Résultats (bénéfice ou perte) du dernier exercice clos	3,9
Dividendes encaissés par la Société au cours de l'exercice (3)	4,9
Observations	-

(*) chiffres relatifs à l'exercice 2004

(1) y compris le résultat de l'exercice

(2) il s'agit de produits financiers

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

3 - 1 - 4 Etat d'échéance des créances

Le total des créances d'exploitation s'élève à 146,7 millions d'euros dont 92,5 millions d'euros d'avances sur travaux sur les sections en cours A28, A85, contournement nord d'Angers et A86.

L'ensemble de ces créances (hors acomptes et avances sur travaux) est à moins d'un an.

3 - 1 - 5 Provisions pour dépréciation :

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

En millions d'euros

	Mouvements de l'exercice			Au 31 décembre 2004
	Au 1 ^{er} janvier 2004	Augmentations	Diminutions	
Biens renouvelables	0,3	0,0	0,0	0,3
Titres de participation *	12,5	34,5	0,0	47,0
Stocks	0,0	0,1	0,0	0,1
Clients	3,8	0,0	2,0	1,8
TOTAL	16,6	34,6	2,0	49,2

* 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 9,8 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 :

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

	En millions d'euros			
	Mouvements de l'exercice			Au 31 décembre 2004
Au 1er janvier 2004	Augmentations	Diminutions		
Provisions pour grosses réparations	53,1	6,4	22,1	37,4
Provisions pour engagements retraites	0,9	0,0	0,9	0,0
Provisions pour engagements financiers	36,3	0,0	36,3	0,0
Provisions diverses	0,5	8,2	0,0	8,7
TOTAL	90,8	14,6	59,3	46,1

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

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

Le poste dettes d'exploitation comprend notamment 80,4 millions d'euros d'impôts différés.

	En millions d'euros			
	Montant brut	A moins d'un an	De plus d'un an à 5 ans au plus	A plus de 5 ans
Dettes financières	2 629,2	100,0	1 213,4	1 315,8
Dettes d'exploitation	239,2	239,2		
Produits constatés d'avance	15,5	3,0	8,4	4,1
TOTAL	2 883,9	342,2	1 221,8	1 319,9

3 - 2 - 4 Emprunts :

Les emprunts obligataires sont émis à taux fixe pour 2 194,6 millions d'euros. Les emprunts bancaires BEI sont émis à taux variable pour 325,0 millions d'euros et à taux fixe pour 75,0 millions d'euros.

Des swaps de taux pour un notional de 1 275,0 millions d'euros ont transformé les taux fixes en taux variables. Les swaps de taux initiés en 2004 ont été assortis de la mise en place de cap afin de se protéger de la hausse des taux.

Les instruments dérivés de taux sont à même échéance que les éléments couverts.

Compte tenu des opérations de swaps et des emprunts BEI à taux variable, la proportion à taux variable (non capé) des emprunts bruts s'établit à 53 %.

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

En millions d'euros

	Montant brut	A moins d'un an	De plus d'un an à 5 ans au plus	A plus de 5 ans
Emprunts obligataires	2 194,6	76,2	1 208,4	910,0
Autres emprunts (BEI)	400,0			400,0
Intérêts courus	22,5	22,5		
TOTAL	2 617,1	98,7	1 208,4	1 310,0

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 3,6 millions d'euros.

- Des produits financiers correspondant aux soultes reçues par la société :

- 9,6 M€ correspondant à la soulte de 11,8 M€ (montant initial reçu) suite à l'annulation de swaps « opposés » le 7 octobre 2004 ;
- 2,2 M€ correspondants 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.

Ces soultes sont étalées sur la durée des emprunts.

3 - 3 Compte de résultat :

3 - 3 - 1 Résultat exceptionnel :

Le résultat exceptionnel comprend les éléments suivants :

En millions d'euros

	31 décembre 2003	31 décembre 2004
Produits exceptionnels	7,8	47,5
sur opérations de gestion	0,5	0,0
sur opérations en capital	1,4	0,4
reprises sur provisions & transferts de charges *	5,9	47,1
Charges exceptionnelles	69,0	33,0
sur opérations de gestion	21,1	4,3
sur opérations en capital	2,2	11,5
dotations aux amortissements & provisions	45,7	17,2
Résultat exceptionnel	- 61,2	14,5
* dont 36,3 M€ Toll Collect en 2004		

3 - 3 - 2 Impôt sur les sociétés :

La charge d'impôt d'un montant de 162,3 millions d'euros est composée :

- de l'impôt sur les sociétés engendré par le résultat courant à hauteur de 136,5 millions d'euros
- des impôts différés pour 17,2 millions d'euros
- de la contribution exceptionnelle de 3,0 % d'un montant de 4,1 millions d'euros et de la contribution sociale de 3,3 % d'un montant de 4,5 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 2004 à 28,7 millions d'euros, d'où il résulte, au taux de 33,33 % augmenté de la contribution de 3 %, une situation fiscale passive latente de 9,9 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 : 11,3 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 revanche Cofiroute a obtenu au cours du premier semestre 2004 la mainlevée des cautions bancaires qui avaient été émises en liaison avec cet engagement
- Engagements reçus sous forme de cautions émises par les banques au nom de clients abonnés, au profit de Cofiroute : 14,6 millions d'euros
- Engagements reçus sous forme de cautions émises par les banques au nom de la SAFER, au profit de Cofiroute : 2,5 millions d'euros
- Engagements financiers : signature d'un crédit syndiqué pour un montant de 1,02 milliard d'euros
- Engagements d'investissements : dans le cadre de ses contrats de concession, la société s'est engagée à réaliser des investissements pour un montant de 2 887 millions d'euros au cours des 5 prochaines années

3 - 4 - 2 Effectif moyen :

	Personnel salarié	Personnel mis à disposition (1)
Cadres	202	
Agents de maîtrise	352	
Collaborateurs	1 458	7
TOTAL	2 012	7

(1) concerne le Siège (personnel intérimaire)

Résultat des cinq derniers exercices

En euros

	2000	2001	2002	2003	2004
1. SITUATION FINANCIERE EN FIN D'EXERCICE					
Capital social	158 282 124	158 282 124	158 282 124	158 282 124	158 282 124
Nombre d'actions émises	4 058 516	4 058 516	4 058 516	4 058 516	4 058 516
2. RESULTAT GLOBAL DES OPERATIONS EFFECTUEES					
Chiffre d'affaires (1)	788 962 601	740 813 796	787 098 646	829 118 747	862 302 082
Bénéfice avant impôts, participation des salariés, amortissements et provisions	390 117 576	429 776 875	452 478 797	503 507 687	535 894 862
Impôt sur les bénéfices à 33,33 %	94 178 736	96 708 539	104 107 072	104 113 407	136 464 521
Contributions supplémentaires sur l'impôt société	12 500 618	8 828 894	6 533 566	6 533 965	8 572 086
Bénéfices après impôts, contribution, participation des salariés, amortissements et provisions	188 956 764	195 128 442	215 768 279	220 200 546	260 209 764
Montant des bénéfices distribués	102 954 471	105 521 416	116 479 409	124 718 197	138 557 736
Dettes à long terme	1 504 805 501	1 734 022 063	1 802 007 360	2 405 258 360	2 529 169 270
Coût de revient de la concession	3 749 068 519	4 058 277 615	4 279 084 434	4 494 056 141	4 977 305 322
3. RESULTAT DES OPERATIONS REDUIT A UNE SEULE ACTION					
Bénéfice après impôt et participation des salariés mais avant amortissement et provisions	68,43	78,48	82,82	95,52	94,55
Bénéfice après impôt et participation des salariés, amortissements et provisions	46,56	48,08	53,16	54,26	64,11
Dividende versé à chaque action	25,37	26,00	28,70	30,73	34,14
4. PERSONNEL					
Effectif moyen des salariés employés pendant l'exercice	1 928	1 981	1 962	1 991	2 012
Montant de la masse salariale	53 654 361	56 100 117	57 245 897	57 231 894	59 271 947
Montant des sommes versées au titre des avantages sociaux	25 059 804	25 082 735	26 605 385	27 975 310	27 309 005

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

Tableau des flux de trésorerie

En millions d'euros

	31 décembre 2004	31 décembre 2003
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	819,1	249,8
OPERATIONS LIEES A L'ACTIVITE		
Capacité d'autofinancement, hors transferts de charges	321,8	326,5
Variation du Besoin en Fonds de Roulement	-14,1	-48,2
A. Flux provenant de l'activité	307,7	278,3
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT		
Immobilisations	-488,8	-208,4
Subventions d'investissement	2,9	4,5
Cessions d'immobilisations	0,4	1,4
B. Flux provenant de l'investissement	-485,5	-202,5
OPERATIONS DE FINANCEMENT		
Dividendes	-129,9	-127,8
Emprunts et avances	204,0	681,0
Remboursements d'emprunts et avances	-81,0	-59,7
C. Flux provenant du financement	-6,9	493,5
Variation de trésorerie (A + B + C)	-184,7	569,3
Trésorerie à la clôture de l'exercice	634,4	819,1

Salustro Reydel
8, avenue Delcassé
75378 Paris cedex 08

Mazars & Guérard
Le Vinci – 4, allée de l'Arche
92075 Paris La Défense cedex

Rapport Général des Commissaires aux Comptes sur les comptes annuels

Exercice clos le 31 décembre 2004

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 2004, sur :

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

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

■ 1. Opinion sur les comptes annuels

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

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

■ 2. Justification des appréciations

En application des dispositions de l'article L. 225-235 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

Cofiroute détient une participation de 10% dans le consortium dénommé « Toll Collect ». Les accords et risques résultant du report de la mise en service du projet, ainsi que les conséquences financières et comptables, sont présentés en note 1 de l'annexe aux états financiers. Sur la base des éléments disponibles à ce jour, notre appréciation des 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 notre 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.

Paris, le 5 avril 2005
Les Commissaires aux Comptes

Salustro Reydel
Benoît Lebrun
Michel Berthet

Mazars & Guérard
Xavier Charton

Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes - Cofiroute

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

Conception et réalisation : Bonnacarrère & Associés
Crédit photos : Magnum Photos - Richard Kalvar / Graphix-images - Christian Dumont / Alex Béraud
Photothèque Cofiroute / Benoit Voisin / Photothèques VINCI et filiales / Photothèque Toll Collect



Direction du Marketing et de la Communication

6 à 10 rue Troyon • 92316 Sèvres Cedex • France

Téléphone : 33 (0) 1 41 14 70 00 • www.cofiroute.fr