



Rapport d'activité 2007  
imaginer  
& gérer

---

# Sommaire



01 Profil	14 Nos activités	30 VINCI Airports
02 Chiffres clés	16 VINCI Autoroutes France	32 VINCI Concessions Asset Management
04 Message du directeur général	24 VINCI Concessions Grèce	36 VINCI Concessions Développement
07 Gouvernance	26 VINCI Park	38 VINCI Concessions dans le monde
08 Faits marquants		
10 Un Groupe responsable		

# Partenaire privé d'utilité publique

VINCI Concessions est le premier opérateur européen de concessions d'infrastructures de transport et le premier opérateur privé de concessions autoroutières au monde.

À la fois développeur et monteur de concessions nouvelles, et actionnaire d'un portefeuille unique de concessions en exploitation, VINCI Concessions est au cœur de la dynamique des partenariats public-privé (PPP), portée par les besoins d'équipements croissants des collectivités publiques.

Engagé également dans une nouvelle dynamique de service, VINCI Concessions met en œuvre des innovations qui optimisent l'exploitation des infrastructures dont il est concessionnaire ou opérateur, dans une démarche responsable de délégataire de service public, soucieux de répondre aux attentes de ses 600 millions de clients finaux.

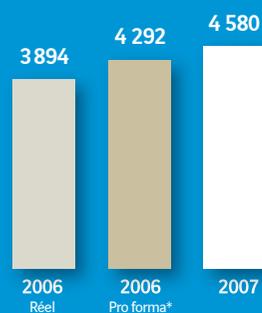
Pour accompagner les prochaines étapes de son développement, VINCI Concessions s'est organisé en cinq divisions : VINCI Autoroutes France, VINCI Concessions Grèce, VINCI Park, VINCI Concessions Asset Management et VINCI Concessions Développement.

## Chiffres clés 2007

(au 31 décembre)

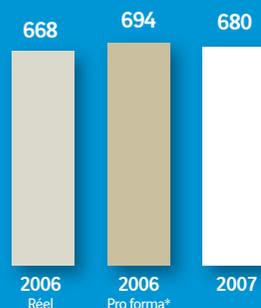
### Chiffre d'affaires

en millions d'euros



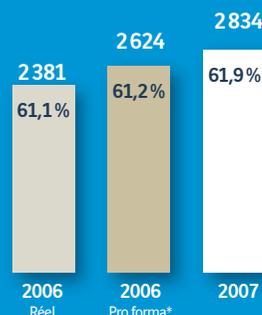
### Résultat net part du Groupe

en millions d'euros



### Capacité d'autofinancement

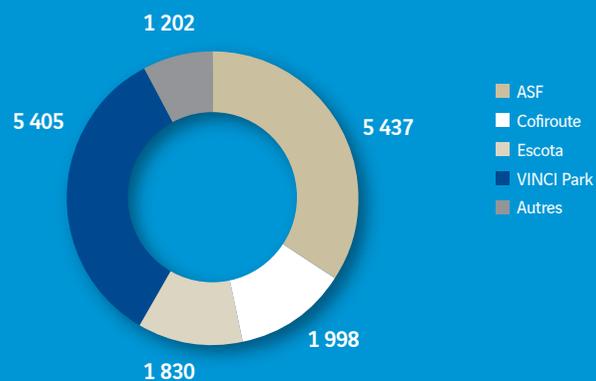
en millions d'euros et en pourcentage du chiffre d'affaires (avant impôt et coût de l'endettement)



\* Pro forma = consolidation d'ASF - Escota à 100% depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006.

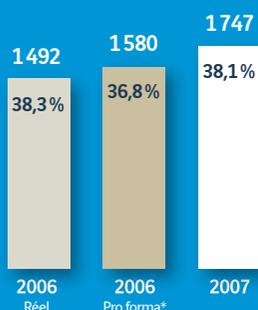
## Effectifs

### Répartition des salariés



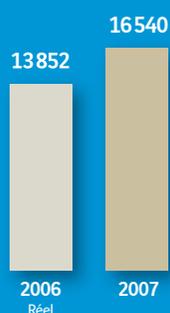
## Résultat opérationnel sur activité

en millions d'euros et en pourcentage du chiffre d'affaires

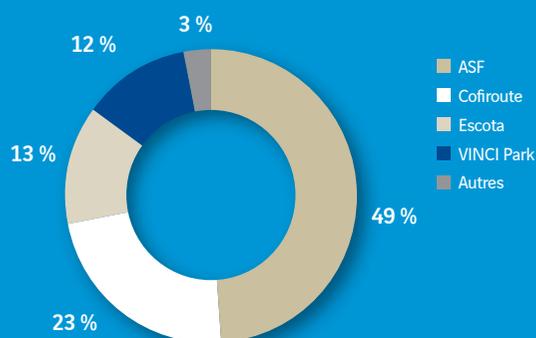


## Endettement financier net

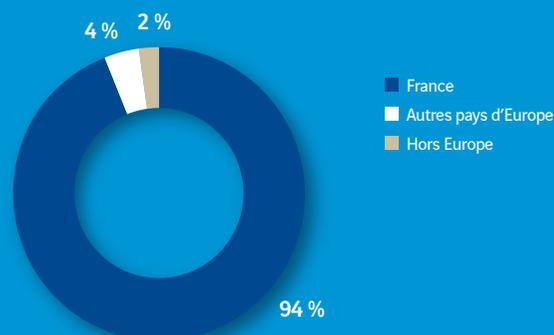
en millions d'euros



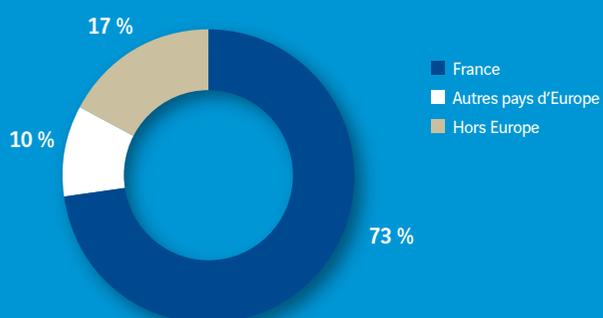
## Répartition du chiffre d'affaires



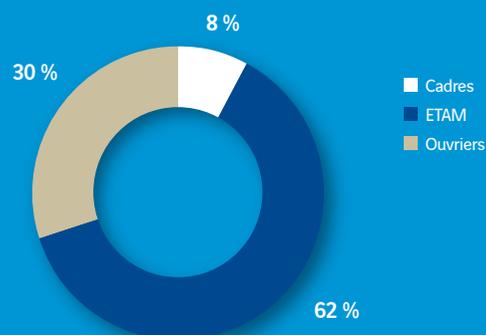
## Répartition du chiffre d'affaires par zone géographique



## Répartition des salariés par zone géographique



## Répartition des salariés par qualification



David Azéma, directeur général de VINCI Concessions

# L'imagination en mouvement

**Année de performance et de mouvement, 2007 a confirmé la vitalité de VINCI Concessions et son rôle moteur dans la mise en œuvre du modèle de concessionnaire-constructeur intégré du groupe VINCI. Au-delà des succès commerciaux de l'année et des projets en cours de développement, la trajectoire de croissance de VINCI Concessions s'inscrit dans la durée. Le développement des PPP, en réponse à des besoins d'équipements croissants, renforce sa légitimité de concessionnaire privé développant des solutions d'utilité publique.**

## **Quelle est votre lecture de l'année 2007 ?**

2007 restera une année de performance et de mouvement pour VINCI Concessions. D'abord, nous avons atteint l'objectif ambitieux de développement « greenfield » inscrit dans le plan stratégique de VINCI : les nouveaux PPP remportés dans l'année représentent plus d'1 milliard d'euros d'investissement – c'est-à-dire de capitaux engagés par le Groupe, en incluant la dette des projets. Ensuite, nos performances économiques ont dépassé, elles aussi, nos objectifs initiaux, avec une progression de 6,2 % de notre chiffre d'affaires, et de 6,4 % de notre résultat opérationnel sur activité.

2007 a été particulièrement significative aussi dans nos différents métiers. C'était la première année pleine d'intégration d'ASF dans VINCI Concessions, et la création de VINCI Autoroutes France montre que cette intégration est déjà synonyme de synergies multiples entre nos réseaux autoroutiers. 2007 a été marquante également pour VINCI Park, qui a connu une forte dynamique de croissance externe à l'international, et dans le secteur aéroportuaire, où nous avons commencé à donner un contenu à nos ambitions sur le marché français. Et puis, le milliard d'euros d'investissement signifie que nous avons remporté de superbes succès commerciaux, en particulier en Grèce, où nous sommes désormais concessionnaire de 600 kilomètres d'autoroutes.

## **Quelle tendance se dégage des nouveaux projets obtenus par VINCI Concessions ?**

Je constate tout d'abord que nos marchés n'ont jamais été aussi porteurs. Les besoins d'équipements des collectivités publiques sont considérables, et les PPP apparaissent de plus en plus comme la réponse appropriée à ces besoins, quels que soient la taille et le contenu des projets. Les contrats remportés par VINCI



Concessions en 2007 illustrent pleinement cette tendance : ils portent à la fois sur de grands projets d'infrastructures de transport lancés à l'échelle des États – ce qui correspond à notre métier historique – et sur des projets d'implantation locale dans des domaines aussi diversifiés que les tramways, l'éclairage public ou les bâtiments fonctionnels. Je constate ensuite, et les deux observations sont bien sûr liées, que notre modèle n'a jamais eu autant de sens ni autant d'efficacité. Il y a encore une dizaine d'années, VINCI était principalement un groupe de construction qui abordait les concessions comme un moyen d'accéder à des marchés de travaux. Son profil, sa taille – et sa valeur – ont profondément changé entre-temps. De manière volontariste, VINCI est devenu un groupe intégré de concessions-construction, leader mondial sur son marché. Ce modèle nous permet de bénéficier de l'extraordinaire réseau à mailles différentes que constituent ensemble les activités de construction et de concession. Et la demande croissante des collectivités de solutions globales, du financement à l'exploitation, donne un regain de vitalité à ce modèle, dans lequel VINCI Concessions prend toute sa part.

« Nous sommes le premier exploitant routier privé au monde : à nous de valoriser davantage cette référence unique, en France comme à l'international. »

#### Quelles sont vos priorités pour 2008 ?

Les plus immédiates concernent l'existant. La première est d'améliorer la performance opérationnelle des infrastructures que nous gérons, à la fois par la recherche de gains de productivité et par le développement de la fréquentation, grâce à des efforts accrus en matière de marketing et de services. Les synergies entre les réseaux de VINCI Autoroutes France seront un accélérateur dans cette voie, tout comme le déploiement d'initiatives commerciales et de nouveaux produits au sein de VINCI Park. Quand je parle de l'existant, j'entends aussi l'extraordinaire défi que représentent la construction et la mise en exploitation des nouvelles concessions gagnées ces derniers mois et années.

Dans les prochaines années, notre objectif de développement est de maintenir notre croissance « greenfield » au niveau élevé atteint en 2007, soit 1 milliard d'euros investis dans des projets nouveaux. Nous allons prioritairement concentrer nos efforts sur les infrastructures de mobilité, en privilégiant les pays européens où nous sommes suffisamment présents pour pouvoir y développer un effet « boule de neige » : la France, la Grèce, le Royaume-Uni, le Benelux et l'Allemagne. Nous nous intéresserons également aux marchés porteurs d'Europe centrale et orientale, de Russie et des États-Unis, qui représentent des relais de croissance. Quant aux secteurs concernés, si nous restons ouverts à tout type d'infrastructures, il est probable que le ferroviaire prendra une part importante parmi les nouveaux projets, en particulier en France, où nous espérons participer aux grands programmes en cours de lancement dans ce domaine.

...

**La crise financière ne risque-t-elle pas de compromettre cette dynamique ?**

Les nombreux projets en développement qui nous occupent aujourd'hui semblent plutôt indiquer le contraire. Surtout, sur le fond, les tendances favorables de nos marchés sont des tendances lourdes, et les métiers de VINCI Concessions sont des métiers de temps long. Avec des actifs aussi solides que les nôtres, et avec les moyens de renforcer durablement notre position incontournable de partenaire des autorités publiques, nous continuerons à tracer notre sillon indépendamment des turbulences conjoncturelles. Et ces turbulences vont nous donner l'occasion de démontrer la solidité de notre modèle face à d'autres modèles plus spéculatifs.

**La croissance de l'activité repose-t-elle uniquement sur les projets « greenfield » ?**

Il est clair que VINCI Concessions ne pourra croître significativement par le seul biais des projets « greenfield ». Notre croissance passera aussi par les projets « brownfield », c'est-à-dire les projets déjà en exploitation, en ciblant de manière opportuniste certaines entreprises gestionnaires d'infrastructures. Comme pour la croissance « greenfield », nous privilégierons les territoires ou les secteurs que nous maîtrisons bien. C'est le sens de plusieurs de nos initiatives récentes, comme le rapprochement en cours entre VINCI Park et Interparking, troisième acteur européen dans le domaine du stationnement.

**Les métiers exercés par VINCI Concessions ne sont-ils pas en eux-mêmes source de croissance par le développement de nouvelles activités ?**

Tout à fait. Nous générerons aussi de la croissance en approfondissant nos filières de métiers. Nous pouvons valoriser davantage nos acquis, nos compétences et nos positions stratégiques en nous développant aux marches de nos activités actuelles, dans le prolongement direct de nos savoir-faire. C'est le cas en particulier des métiers de l'exploitation routière, que nous pouvons tout à fait exercer au-delà du cadre actuel de nos contrats de concession. Nous sommes le premier exploitant routier privé au monde : à nous de valoriser davantage cette référence unique, en France comme à l'international.

Je pense également aux métiers de la collecte du péage, pour lesquels de véritables révolutions sont en marche, non seulement au plan technique, avec le développement des systèmes « free flow », mais plus profondément au plan culturel. Il est aujourd'hui largement admis de payer pour accéder à des infrastructures de qualité, qui apportent de réels services. Dans le même temps, le péage est en train de devenir un instrument de régulation au

service des politiques publiques de transport, qu'il s'agisse par exemple du projet de taxation des poids lourds en France sur les réseaux routiers non concédés, ou encore des péages urbains mis en place à Londres ou à Stockholm. Là encore, avec des références comme Toll Collect, en Allemagne, ou la SR91, à Los Angeles, deux systèmes de péage innovants développés par VINCI Concessions, nous disposons d'une expertise que nous pouvons valoriser.

Je pense encore aux métiers liés à la gestion de la mobilité en ville, relais probable des activités traditionnelles de VINCI Park, et plus généralement aux nouveaux services de mobilité durable.

La montée en puissance des enjeux environnementaux va changer en profondeur les façons d'aborder les problématiques de transport, d'aménagement urbain et de développement des territoires – comme l'a montré en France le « Grenelle de l'environnement ». Pour VINCI en général et pour VINCI Concessions en particulier, c'est une opportunité exceptionnelle de développer de nouveaux projets, en participant de plus en plus aux processus de conception, de programmation et de financement. Le développement durable et les PPP s'inscrivent d'ailleurs dans le même temps long, et la conjonction des deux renforce notre légitimité de concessionnaire privé développant des solutions d'utilité publique.

Enfin, il est un métier que nous exerçons aujourd'hui pour notre propre compte et qui peut devenir une activité à part entière, je veux parler de nos savoir-faire en développement et gestion d'actifs. Dans un monde où l'engouement pour les actifs d'infrastructures va croissant, ce type d'activité peut devenir en soi une source significative de profits.

En somme, en intégrant les savoir-faire de concessionnaire, d'investisseur, de constructeur, d'exploitant et d'opérateur de services, notre Groupe constitue un assemblage unique, totalement en phase avec les attentes profondes de nos sociétés et de nos marchés. Avec un seul credo : l'imagination en mouvement.

# Gouvernance

## Président



**Xavier Huillard**

## Direction



**David Azéma**  
Directeur général  
de VINCI Concessions



**Henri Stouff**  
Président de VINCI  
Autoroutes France



**Denis Grand**  
Président-directeur général  
de VINCI Park



**Pierre Anjolas**  
Directeur général  
d'Autoroutes du Sud  
de la France (ASF)



**Pierre Coppey**  
Président-directeur général  
de Cofiroute



**Philippe-Emmanuel Daussy**  
Président-directeur général  
d'Escota



**Christophe Pélissier du Rausas**  
Directeur délégué Europe  
du Sud-Est



**Antoine Brésolin**  
Directeur de VINCI Concessions  
Asset Management



**Fadi Selwan**  
Directeur de VINCI Concessions  
Développement



**Pierre Duprat**  
Directeur du Marketing  
et de la Communication  
de VINCI Concessions



**Erik Leleu**  
Directeur des Ressources  
humaines de VINCI Concessions

# Faits marquants

Panorama de quelques succès marquants de l'année 2007, qui confirment la vitalité du modèle économique de VINCI Concessions et confortent sa stratégie de développement européen, dans un environnement caractérisé par l'essor des PPP.



## PPP en éclairage public à Rouen

Historiquement centrés sur les grands projets d'aménagement et les infrastructures de transport, les PPP s'étendent progressivement à tout type d'équipements publics. Ainsi, la ville de Rouen a confié en 2007 au groupement VINCI Concessions/VINCI Energies la gestion globale de la sécurité de ses espaces publics. D'un montant d'environ 100 millions d'euros sur vingt ans, le contrat englobe l'éclairage public (16 000 points lumineux) et les équipements de régulation du trafic et de télésurveillance.



## Nouvelle concession majeure en Grèce

Déjà concessionnaire du pont Charilaos-Trikoupis (Rion-Antirion) en Grèce, VINCI Concessions va financer, construire ou rénover puis exploiter pendant trente ans, 365 km d'autoroute reliant Athènes à Tsakona – soit le plus important contrat remporté à l'international dans l'histoire du groupe VINCI. Engagé dans un autre volet du programme autoroutier en cours en Grèce (section Maliakos-Kleidi), VINCI Concessions y est désormais le concessionnaire de 600 km de voies à péage.



## Participation au programme A-Modell en Allemagne

Après avoir contribué au déploiement du système de télépéage pour poids lourds, Toll Collect, VINCI Concessions a été retenu pour l'un des volets du vaste programme A-Modell, mis en place pour financer la rénovation et l'extension du réseau autoroutier allemand. Le contrat porte sur une section de 45 km entre les villes de Gotha et d'Eisenach (A4), dans le Land de Thuringe. Le montant des péages collectés via Toll Collect sur cette section sera reversé au groupement concessionnaire.



## Okigo roule pour la mobilité durable

VINCI Park avait déjà renouvelé les standards de qualité du stationnement. La marque innove encore en lançant, en partenariat avec Avis, le service d'auto-partage Okigo, destiné à une clientèle urbaine qui n'utilise qu'occasionnellement une voiture. Sachant qu'une voiture partagée peut remplacer jusqu'à huit voitures individuelles, et que les véhicules Okigo sont choisis pour leurs faibles émissions de CO<sub>2</sub>, ce nouveau concept constitue une solution de mobilité durable – en ligne avec le positionnement de VINCI Park, qui fait de ses parkings de nouveaux pôles de mobilité urbaine.



## VINCI Airports/Keolis Airport, partenariat gagnant

Gestionnaire depuis 2004 des aéroports de Grenoble-Isère et Chambéry-Savoie, le groupement VINCI Airports/Keolis Airport a mis en œuvre une politique de développement qui a fait de ces plates-formes deux portes d'entrée majeures sur les Alpes. Le nouveau contrat remporté fin 2007 pour l'exploitation de l'aéroport de Clermont – Auvergne renforce ce partenariat : dans un contexte où l'État se désengage des aéroports régionaux français, VINCI et Keolis accompagnent les collectivités locales avec des solutions qui optimisent la gestion de leurs infrastructures.



## PPP d'un nouveau type à Nice

VINCI Concessions et VINCI Construction France vont réaliser le futur centre d'activité pour loueurs de voitures de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur. D'une durée de trente-deux ans, le contrat porte sur le financement, la construction, la maintenance et la gestion locative d'un bâtiment de 60 000 m<sup>2</sup> (2 500 places), soit un investissement de l'ordre de 45 millions d'euros. Ce projet accompagne le fort développement attendu de l'activité : Nice-Côte d'Azur représente déjà plus de 20 % du chiffre d'affaires de la location de voitures dans les aéroports français, à égalité avec Roissy – Charles-de-Gaulle.

# Un Groupe responsable

## Assumer pleinement nos missions d'aménageur des cités et des territoires

**VINCI Concessions conçoit sa responsabilité d'entreprise comme celle d'un acteur majeur de l'aménagement des cités et des territoires, dont l'action s'inscrit dans la durée et intègre le développement durable à toutes les étapes du cycle de vie des projets, de la conception et la construction jusqu'à l'exploitation et la maintenance. Cette démarche concerne en particulier l'environnement et la sécurité, préoccupations centrales de l'activité autoroutière.**

### Environnement et mobilité durable

La maîtrise des impacts environnementaux de ses activités est un axe structurant de la stratégie et des pratiques de VINCI Concessions. Les sociétés autoroutières du Groupe se sont dotées dans ce but de plans pluriannuels de développement durable, déclinés en multiples actions concrètes. Depuis 2007, VINCI Concessions, comme l'ensemble des sociétés de VINCI, quantifie les émissions de gaz à effet de serre générées par ses activités. Un bilan carbone élargi a été

réalisé chez ASF, Cofiroute et Escota.

Les informations recueillies ont permis d'identifier les priorités d'actions pour réduire les émissions directes (fret, trajets domicile-travail, entretien des chaussées) et les émissions indirectes dues aux déplacements des clients. Concernant ces dernières, VINCI Concessions développe des solutions de télépéage (notamment pour les poids lourds depuis 2007), de péage « flux libre » (sans arrêt au péage), de régulation de vitesse (dispositif expérimenté sur l'A7) et d'optimisation des temps de parcours (information en temps réel) qui contribuent à fluidifier le trafic et donc à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>.

### Optimiser l'intégration des infrastructures

VINCI Concessions consacre d'importants efforts à l'intégration de ses infrastructures dans leur environnement. La collaboration avec des architectes-paysagistes permet d'optimiser l'insertion paysagère des autoroutes, en adaptant les tracés et l'aménagement des abords aux reliefs environnants et aux territoires traversés. Après leur mise en service, les grands projets d'infrastructures font l'objet d'un bilan environnemental en deux étapes – un an puis trois à cinq après le début de l'exploitation.

### Préserver la ressource en eau

Les sociétés autoroutières de VINCI Concessions mettent en œuvre des dispositifs



Agir pour l'intermodalité : VINCI Park accompagne les villes dans leur politique d'organisation des déplacements conjuguant différents modes de transport.



permettant de traiter l'ensemble des eaux en contact avec les chaussées. VINCI Autoroutes France compte ainsi 3 141 bassins de récupération sur l'ensemble de ses réseaux. Sur les aires de services et de repos, les eaux usées sont traitées par des stations d'épuration (100 % des aires équipées en 2007), dont certaines fonctionnant avec des filtres à roseaux. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, région sensible aux phénomènes de sécheresse, Escota a adopté des mesures de gestion économe de l'eau (lavage des voies de péage, politique d'arrosage des espaces verts...) qui ont conduit à une réduction de 30 % des consommations annuelles.

#### Protéger la biodiversité

Gérant un patrimoine écologique d'une grande diversité, les sociétés autoroutières de VINCI entretiennent 15 200 ha situés le long des tracés autoroutiers et sur les aires de stationnement, en veillant à la sauvegarde de la biodiversité et en pratiquant une gestion différenciée des espèces et des milieux, en partenariat avec les institutions spécialisées. Ainsi, sur les 14 km du nouveau contournement autoroutier d'Angers, mis en service en avril 2008, Cofiroute a planté 28 000 arbres et arbustes, dans des essences reflétant la diversité du patrimoine régional. Sur l'ensemble du réseau de VINCI Autoroutes France, 381 passages aménagés permettent

à la faune de franchir les voies. Des études menées en collaboration avec les fédérations de chasseurs permettent d'analyser le comportement des animaux et d'affiner les dispositifs de franchissement.

#### Une évolution en profondeur des offres et des pratiques

VINCI Concessions aborde la montée en puissance des enjeux environnementaux – mise en lumière en France par le « Grenelle de l'environnement » – comme une opportunité de faire évoluer en profondeur ses offres et ses pratiques d'opérateur d'infrastructures de transport. Dans le domaine du stationnement, VINCI Park amorce l'évolution de ses parkings vers un rôle de « hub » assurant la connexion avec d'autres modes de déplacement comme le vélo (prêté aux clients), les transports en commun mais aussi la voiture partagée (nouveau service d'auto-partage Okigo). VINCI Autoroutes France oriente sa stratégie sur l'amélioration du bilan environnemental de l'autoroute, en instaurant dans ce domaine de nouveaux standards qui impliqueront d'importants efforts de modernisation des sections les plus anciennes. VINCI Concessions a pris position par ailleurs sur le marché émergent du ferroutage en participant au projet d'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg, mise en service en septembre 2007.

#### METTRE EN VALEUR LES DÉCOUVERTES ARCHÉOLOGIQUES

En tant qu'aménageur du territoire, VINCI Concessions participe activement à la mise au jour du patrimoine archéologique. Ainsi, sur le chantier de l'A19 en France, le Groupe a consacré près de 16 millions d'euros aux diagnostics et fouilles archéologiques, qui ont notamment permis de découvrir une nécropole du Bronze final (XIII<sup>e</sup> au VIII<sup>e</sup> siècle avant notre ère). Par ailleurs, à l'occasion de l'élargissement de l'autoroute A8, dans un bassin connu pour sa richesse paléontologique, Escota a financé à hauteur de 345 000 euros un important chantier de fouilles en partenariat avec le Muséum d'histoire naturelle d'Aix-en-Provence.

Plus généralement, le Groupe participe activement aux réflexions en cours sur la mobilité durable. La création en 2007 de la Fabrique de la Cité, cercle de réflexion réunissant les meilleurs spécialistes français et internationaux en matière d'urbanisme et de transport, ainsi que les élus des collectivités en pointe sur ces sujets, s'inscrit dans cette démarche.

### Responsabilité sociale

#### Agir pour la sécurité des équipes et des clients

La politique de sécurité de VINCI Concessions s'articule autour de deux axes complémentaires. Le premier concerne la sécurité des personnels. Les filiales de VINCI Concessions multiplient les actions de sensibilisation au risque routier...

moniteurs d'auto-écoles...), et des animations sont organisées régulièrement à l'intention des clients de l'autoroute. La participation à de nombreux programmes de recherche, en partenariat avec les autorités en charge des transports et les constructeurs automobiles, vise également à renforcer la sécurité sur les réseaux. Ainsi, le programme européen Safespot a pour objectif de développer des systèmes de sécurité intégrés aux véhicules, qui inciteront les conducteurs à adapter leur comportement en cas de situation imprévue.

#### Favoriser l'évolution des compétences

Dans un contexte de mutation de leurs métiers, les sociétés de VINCI Concessions mettent en place des politiques et outils de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences

#### **PARTENAIRE DU DÉVELOPPEMENT LOCAL AU CAMBODGE**

Concessionnaire des trois aéroports du Cambodge via sa filiale SCA, VINCI Concessions participe à hauteur de 2 millions de dollars américains (dont 1 million engagé en 2007) au financement d'études et de travaux pilotés par le gouvernement cambodgien pour développer l'environnement touristique des temples d'Angkor, desservis par l'aéroport de Siem Reap. Cette action prolonge le partenariat en cours avec les Artisans d'Angkor, structure qui forme et emploie plus d'un millier d'artisans dans onze communautés villageoises, et fait vivre environ 5 000 familles en redonnant vie aux techniques ancestrales de l'artisanat khmer. Par ailleurs, VINCI Concessions a soutenu à hauteur de 70 000 euros l'organisation non gouvernementale Sodeco, pour aider à la production de biodiesel à partir des graines d'un arbuste tropical, le jatropa.

... ASF, Escota et Cofiroute ont signé une charte nationale avec la Direction de la sécurité et de la circulation routière (DSCR), le ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables et la Caisse nationale d'assurance maladie; dans ce cadre, les entreprises s'engagent à mettre en place une formation systématique des salariés utilisant un véhicule de fonction ou de service, ainsi qu'un diagnostic de conduite des salariés conducteurs de véhicules légers et de poids lourds. Ainsi, en 2007, 1 100 collaborateurs d'ASF ont obtenu une « habilitation sécurité tracé »; chez Escota, 80 collaborateurs ont fait l'objet d'un diagnostic, et une action de sensibilisation, à l'aide d'un simulateur de conduite, a été organisée pour l'ensemble du personnel. Cofiroute développe pour sa part les formations postpermis, et a lancé en 2007 des séminaires de prévention où chaque salarié est invité à s'interroger, à partir de films tournés sur le réseau et d'études de cas concrets, sur les situations et comportements pouvant mener à l'accident.

Concernant la sécurité des clients empruntant ses réseaux, VINCI Autoroutes France a signé la charte européenne de la sécurité routière, et s'engage notamment, dans ce cadre, à développer des actions de sensibilisation et d'information en direction des chauffeurs de poids lourds. Divers partenariats ont également été signés avec des filières de formation (conducteurs de poids lourds,

(GPEC). En 2007, un accord d'entreprise a été signé dans ce domaine chez ASF, prolongé par une convention sur l'évolution de la filière péage, qui crée de nouvelles passerelles entre métiers au sein de l'entreprise. Des accords sur le même thème ont été signés durant l'année chez Escota.

D'importants efforts sont consacrés également à la formation. Campus, l'école des métiers de l'autoroute créée par Cofiroute, propose 18 parcours métiers et a dispensé 75 000 heures de formation en 2007 (+ 25 % en un an). ASF dispose d'un centre intégré de formation à la viabilité hivernale, qui a accueilli 300 stagiaires en 2007. VINCI Park, qui a créé en 2005 sa propre école des métiers du stationnement, a reçu en 2007 un trophée d'or du DIF, récompensant sa capacité à anticiper le changement à travers la formation.

#### Promouvoir l'égalité des chances

Toutes les entités du groupe VINCI ont l'ambition de conjuguer projet économique et projet humain. Cette vision se traduit par des engagements formalisés dans le Manifeste du Groupe. Conformément à l'un de ces engagements, VINCI a fait réaliser en 2007 par un organisme indépendant (Vigeo) un audit sur sa politique d'égalité des chances – première démarche de ce type engagée par une grande entreprise française. 6 sociétés et 126 collaborateurs de VINCI Concessions ont

été audités dans ce cadre; les résultats ont été rendus publics en avril 2008. Identifiant les bonnes pratiques et les points d'amélioration, l'audit nourrit la démarche de progrès mise en œuvre par chaque entreprise dans les quatre champs qui structurent la politique d'égalité des chances du Groupe : mixité hommes-femmes, personnes handicapées, personnes issues de l'immigration et seniors.

### Encourager l'engagement citoyen des collaborateurs

Le groupe VINCI encourage l'engagement citoyen de ses collaborateurs à travers sa Fondation d'entreprise VINCI pour la Cité, qui soutient des initiatives d'insertion par l'emploi et des projets créateurs de lien social. 150 projets de ce type ont été aidés en 2007 pour un montant

global de 6 millions d'euros; cet engagement financier va de pair avec celui de 2 000 salariés de VINCI (dont plus de 200 collaborateurs de VINCI Concessions), impliqués sous la forme de bénévolat de compétences.

Des actions de solidarité sont engagées également à l'initiative des filiales. Ainsi, l'opération Enfants sans Noël, organisée aux barrières d'autoroutes par Escota, permet de collecter chaque année plus de 30 000 jouets qui sont remis à des associations. En Grèce, Gefyra, la société concessionnaire du pont Charilaos-Trikoupis, s'est mobilisée lors des incendies de l'été 2007 à travers plusieurs actions de solidarité : gratuité du péage, intervention des salariés en appui aux pompiers à l'aide des véhicules de l'entreprise, don de 150 000 euros, destiné aux sinistrés et à la réhabilitation des sites.

Avec ses services d'information en temps réel et son système de régulation dynamique du trafic, VINCI Concessions contribue à fluidifier la circulation sur ses autoroutes et à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>.



# Nos ac



# tivités

600 millions, c'est le nombre de clients finaux pour lesquels VINCI Concessions met en œuvre chaque jour son expertise et ses services.



# VINCI Autoroutes France

## Synergies de réseaux et dynamique de leadership du premier opérateur autoroutier en Europe

**Depuis fin 2007, VINCI Autoroutes France regroupe les quatre sociétés autoroutières de VINCI Concessions en France – ASF, Cofiroute, Escota et Arcour –, qui représentent près de 50 % du réseau autoroutier concédé français.**

VINCI Autoroutes France couvre, au départ de Paris, le bassin de la Loire, la région Centre, la façade atlantique, les bassins de la Garonne et de l'Adour, la vallée du Rhône et de la Durance ainsi que la façade méditerranéenne, en assurant la continuité entre ses réseaux. Au-delà des collaborations déjà mises en place entre ces réseaux depuis l'acquisition en 2006 du groupe ASF, la création de VINCI Autoroutes France accélérera le développement de synergies dans tous les domaines : élargissement et harmonisation des offres commerciales, développement de nouveaux services, politique d'achats, systèmes d'exploitation, etc. La mutualisation des expertises suscitera en particulier de nouvelles offres dans les systèmes innovants de péage (satellitaire, télépéage dynamique...). Les références acquises dans ce domaine en Allemagne et aux États-Unis (lire pages 21 et 22) seront un atout dans une perspective de généralisation des péages en flux libres.

### **Des entreprises orientées vers le client**

La mise en phase de plans d'actions concrets au sein de VINCI Autoroutes France favorise l'émergence de nouveaux services à la mobilité et le développement d'activités au-delà du cadre actuel des contrats de concession :

- charte d'engagement de services favorisant :
  - la précision de l'information trafic ;
  - la qualité de l'accueil sur les réseaux autoroutiers ;
  - l'optimisation des temps de parcours ;
- des innovations pour :
  - plus de sécurité (incitation au respect des limitations de vitesse et des interdistances) ;
  - plus de fluidité du trafic (télépéage, modulation tarifaire, dispositif de régulation des vitesses).

### **Des expertises multiples**

Elles sont notamment liées à la diversité des réseaux.

- capacité à gérer le trafic sur des :
  - corridors à haut débit : A7, A8, A9, A10, A63 ;
  - contournements de grandes agglomérations à fort trafic : Paris, Orléans, Le Mans, Tours, Angers, Nantes, Poitiers, Bordeaux, Bayonne, Toulouse, Montpellier, Aix-en-Provence, Lyon, Nice ;
- capacité à exploiter des tunnels autoroutiers :
  - A86 Ouest Île-de-France (10 km) ;
  - Nice/frontière italienne et Durance (19 km) ;
  - Puymorens (5,5 km) ;
  - contournement nord d'Angers (2 km).



Avec 4 373 km concédés, VINCI Autoroutes France représente près de 50 % du réseau autoroutier concédé français.



#### VINCI Autoroutes France, c'est :

	Km en exploitation	Km en construction
<b>ASF</b>	2 590	123
<b>Cofiroute</b>	1 082	18
<b>Escota</b>	459	0
<b>Arcour</b>	0	101

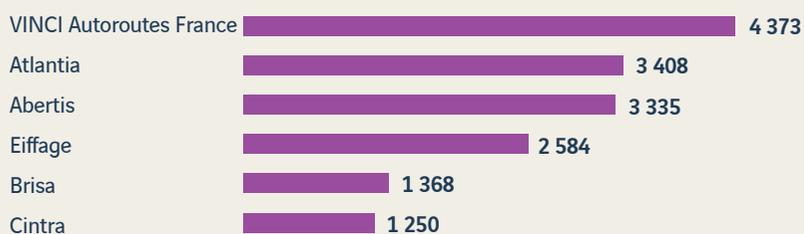
# 4 373

km d'autoroutes  
concédées dont 4 131 km  
en service fin 2007, et 242 km  
en cours de construction.

# 1

milliard d'euros  
investis chaque année  
dans l'entretien, la modernisation et  
le développement des réseaux.

#### VINCI Autoroutes France est le premier acteur du réseau autoroutier concédé en Europe (en km) <sup>(1)</sup>



(1) Source : communication des sociétés.

## Autoroutes du Sud de la France

Premier concessionnaire autoroutier français, Autoroutes du Sud de la France (ASF), qui a célébré en 2007 son 50<sup>e</sup> anniversaire, exploite un réseau de 2 590 km en service (au 31 décembre 2007), auxquels s'ajoutent 123 km en construction. Ce réseau bénéficie des grands flux économiques et touristiques européens ainsi que des trafics régionaux importants.

L'activité opérationnelle et les résultats économiques d'ASF ont connu une nouvelle amélioration en 2007. Sous l'effet conjugué de la croissance du trafic (3,3 % à réseau constant) et de la révision des tarifs, intervenue en février conformément au contrat d'entreprise d'ASF, les recettes de péage ont progressé de 7,3 %, à 2 184 millions d'euros.

Les efforts simultanés de productivité ont généré une nouvelle amélioration de la capacité d'autofinancement, qui atteint désormais 65,5 % du chiffre d'affaires.

ASF a poursuivi son programme d'automatisation du péage. 67 % des transactions effectuées durant l'année l'ont été sur des voies automatisées (télépéage, cartes magnétiques et automates). Les transactions par télépéage ont augmenté de 24,7 %, représentant 22,4 % du total des transactions, au lieu de 18,7 % en

Le trafic a progressé de 3,3 % en 2007 sur le réseau ASF. Les transactions par télépéage ont augmenté de 24,7 %, représentant 22,4 % du total des transactions.

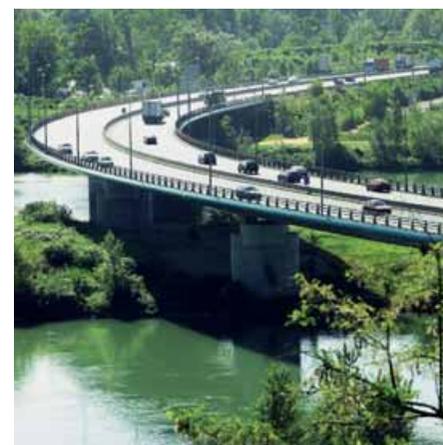


2006. Cette progression est due en particulier à l'entrée en service, à partir d'avril 2007, du télépéage pour poids lourds (TIS-PL). Concernant les véhicules légers, 427 000 badges de télépéage étaient en circulation à fin 2007, soit une progression de 18,6 % sur un an.

### Contrat de plan : 2,6 milliards d'euros investis sur cinq ans

ASF a signé le 8 juin 2007 avec l'État le douzième avenant à son contrat de concession. Le nouveau contrat de plan 2007-2011 donne à la société une très bonne visibilité pour les prochaines années. En contrepartie d'augmentations tarifaires annuelles, dont les montants et modalités de mise en œuvre figurent au contrat, ASF investira près de 2,6 milliards d'euros sur cinq ans dans

2008, et qui permettra de relier Paris aux Sables-d'Olonne par un itinéraire continu à deux fois deux voies. En octobre 2007, ASF a lancé le chantier de raccordement de l'A75 à l'A9 à Béziers. Les procédures se sont par ailleurs poursuivies pour la future section Balbigny - La Tour-de-Salvagny (53 km), qui prolongera l'A89 jusqu'à Lyon; les travaux de cette section, attribuée en 2006 à ASF, débiteront courant 2008. ASF a par ailleurs obtenu les déclarations d'utilité publique relatives au dédoublement de l'A9 au sud-est de Montpellier et à l'élargissement à deux fois trois voies de l'A63 entre Ondres et Biriattou, à la frontière espagnole (soit environ 40 km). ASF a poursuivi dans le même temps la modernisation du réseau en service. Ainsi, sur l'A7, la réfection du terre-plein central a été achevée entre Vienne et Orange, et d'importants travaux de rénovation



••• son infrastructure : plus de la moitié sera consacrée à la construction de sections nouvelles, le reste à la modernisation de sections existantes. Le contrat de plan inclut des objectifs de performance en matière de sécurité, de fluidité du trafic, de collecte du péage, de qualité du service rendu aux clients et de développement durable. Conformément au contrat de plan, deux nouvelles sections ont été intégrées en 2007 dans le périmètre de la concession d'ASF : d'une part, la rocade de Montauban (16 km), sur l'A20; d'autre part, une section de 6,6 km de la RN 620 située entre Sorges et Mûrs-Érigné, dans le prolongement de l'A87 (Angers - La Roche-sur-Yon), dans le cadre de la reprise au 1<sup>er</sup> janvier 2008 du contournement est d'Angers.

### Programme de construction : achèvement de l'A89 Bordeaux - Clermont-Ferrand

L'année a vu la fin du chantier de la section Thenon-Terrasson sur l'A89; la mise en service, en janvier 2008, de ce dernier tronçon de 18 km établit la continuité sur 324 km de l'autoroute Bordeaux - Clermont-Ferrand, un projet qui aura duré douze ans et nécessité 4 milliards d'euros d'investissements. Sur l'A87, ASF a réalisé les terrassements du contournement sud de La Roche-sur-Yon, une rocade urbaine sans péage dont la mise en service est prévue courant

de chaussée ont été réalisés entre Valence-Nord et Sénas. ASF s'est vu renouveler la certification ISO 9001 pour son activité de « concepteur, constructeur et aménageur d'autoroutes ».

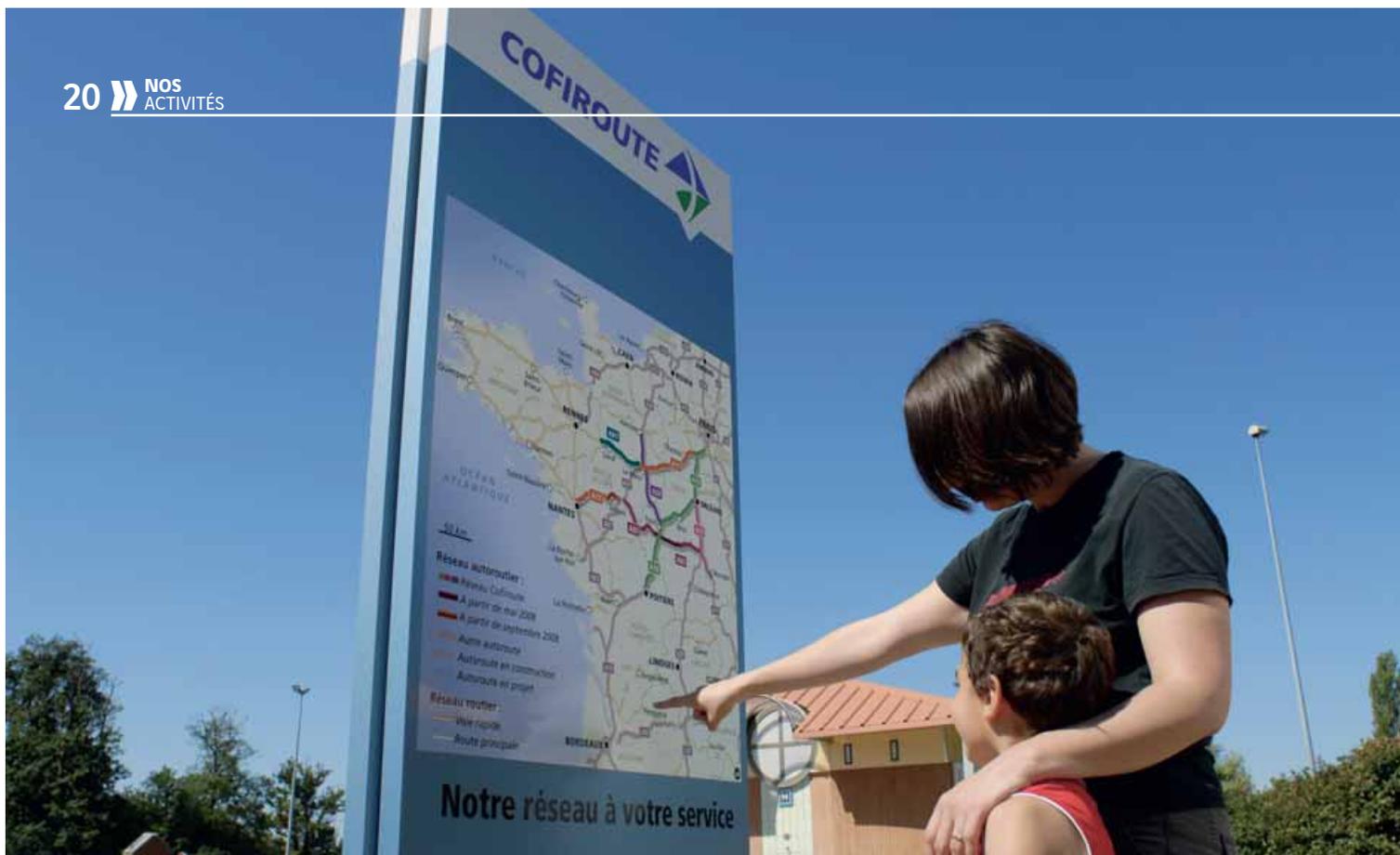
### Partenariats et nouveaux services

ASF a signé avec le concessionnaire basque espagnol Bidegi le premier accord européen de télépéage transfrontalier : les badges espagnols (télépéage VIA T) sont désormais acceptés en France sur les autoroutes A63 (Côte basque) et A64 (Bayonne-Lestelle), et les badges français (Liber-t Océan) sur l'autoroute espagnole A8 en direction de Saint-Sébastien. À Toulouse, la collaboration entre ASF et la municipalité permet d'informer les auditeurs de Radio Trafic FM sur les conditions de circulation dans l'agglomération et sur la rocade toulousaine - où des panneaux à messages variables affichent les temps de parcours. À Perpignan, ASF cofinance avec la communauté d'agglomération une formule de télépéage (Zap Perpignan) qui permet aux habitants d'éviter le centre-ville en circulant gratuitement sur l'A9 entre les péages de Perpignan Sud et Nord, tout en bénéficiant des avantages du télépéage sur l'ensemble du territoire. Enfin, ASF a mené une première expérimentation de radio numérique entre Lyon et Valence, sur l'A7, afin de tester les potentialités de services offertes par ce mode de diffusion amené à remplacer l'actuel système analogique.

### BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE NORD DE LYON

Via sa filiale à 100 % Openly, ASF assure depuis 2006 l'exploitation du boulevard périphérique nord de Lyon, dans le cadre d'une délégation de service public de huit ans, incluant la réalisation de travaux de gros entretien et de renouvellement. Le transfert de gestion s'est déroulé à la satisfaction du maître d'ouvrage, la communauté urbaine du Grand Lyon. Cet ouvrage complexe (4 tunnels totalisant plus de 6 km de longueur, un viaduc, 7 portes, 2 gares de péage) a enregistré en 2007 un trafic de 135 000 véhicules par jour, dont 45 000 sur la seule section payante.





Cofiroute a engagé un programme triennal (2007-2009) de requalification de ses équipements dans l'ensemble de ses gares de péage et de ses aires de repos et de services.

## Cofiroute

**Cofiroute exploite un réseau de 1 082 km d'autoroutes dans l'ouest de la France (A10, A11, A28, A71, A81, A85), représentant 12 % du réseau autoroutier national et enregistrant plus de 100 millions de transactions par an. Cofiroute est également le concessionnaire, pour une durée de soixante-dix ans après son ouverture, du Duplex A86, autoroute souterraine de 10 km en cours de construction en Île-de-France.**

2007 a été une nouvelle année de forte croissance pour Cofiroute. À réseau constant, le trafic a augmenté de 6,5 % pour les poids lourds et de 3,3 % pour les véhicules légers. En tenant compte de l'extension du réseau, l'augmentation atteint 7,6 % (PL) et 4,4 % (VL). Les recettes de péage ont progressé de 8,3 % (dont 4,9 % dus à la croissance du trafic), franchissant le seuil du milliard d'euros (1 018 millions d'euros). L'amélioration de la compétitivité a généré une nouvelle progression de la marge opérationnelle, qui a dépassé 70 % du chiffre d'affaires, avec deux ans d'avance sur les objectifs initiaux.

Ces performances ont été acquises dans un nouvel environnement actionnarial : en février 2007, le groupe VINCI a porté de 65 % à 83 % sa participation dans Cofiroute, suite au rachat des parts d'Eiffage et des banques précédemment actionnaires. Dans le cadre de son programme d'investissement, Cofiroute a réalisé début juillet une opération d'abondement de l'emprunt obligataire sur quinze ans contracté en 2006. Celui-ci a été porté, avec l'émission de 350 millions d'euros supplémentaires, à 1,1 milliard d'euros, en totalité à taux fixe. Cette opération de refinancement, réalisée auprès d'un nombre restreint d'investisseurs, allonge la maturité de la dette, désormais proche de dix ans, et améliore la couverture de taux. 66 000 badges Liber-t ont été vendus durant l'année, portant à 205 000 le parc de badges actifs et à 20 % le taux de pénétration du télépéage par rapport à l'ensemble des transactions réalisées. L'objectif est de dépasser les 100 000 badges par an ; le développement de nouvelles offres, en synergie avec les autres réseaux de VINCI Autoroutes France, devrait y contribuer. Concernant les poids lourds, la mise en service du nouveau télépéage intersociétés (TIS-PL) s'est déroulée selon le calendrier prévu ; fin 2007, les transactions TIS-PL étaient en nombre équivalent à celles réalisées sous l'ancien système de cartes Caplis.

### 360 km de sections nouvelles en cinq ans

Correspondant à 3 milliards d'euros d'investissement sur la durée du contrat de plan 2004-2008, le programme de construction de Cofiroute en fait l'un des principaux acteurs de l'aménagement du territoire en France et l'un des premiers investisseurs privés. Ce programme, qui aura abouti sur cinq ans à la mise en service de 360 nouveaux kilomètres d'autoroute, s'est concrétisé en 2007 par une intense activité de construction, symbolisée par l'inauguration en janvier du 1 000<sup>e</sup> kilomètre du réseau Cofiroute. Sur le réseau interurbain, la construction de sections nouvelles a concerné principalement l'A85. Avec plusieurs mois d'avance sur les engagements contractuels, 88 km ont été mis en service durant l'année : en janvier, la section ...

de l'un des plus grands chantiers de creusement entrepris ces dernières années en Europe. Sur la section reliant Rueil-Malmaison à l'A13, l'année a été consacrée principalement au déploiement du système d'exploitation et des dispositifs de sécurité qui en feront l'ouvrage souterrain le plus sûr jamais réalisé en France. Le dossier sécurité avant ouverture (DSAO) a été approuvé en mai 2007 par l'État. Le très important programme d'essais se poursuit, conformément aux exigences de la nouvelle directive européenne sur la sécurité dans les tunnels routiers, en vue de la mise en service de cette première section de 4,5 km.

### Des engagements de service formalisés par une charte

Concernant l'activité d'exploitation, les efforts continus d'amélioration du service



... Bourgueil-Langeais (25 km) et en décembre, la section Saint-Aignan-Drueye (63 km) ; avec l'inauguration de ces deux derniers maillons de la transversale Angers-Tours-Vierzon (206 km), la continuité de l'axe autoroutier Lyon-Nantes est désormais assurée. Toujours sur l'A85, au sud de Tours, à la jonction des deux branches construites par Cofiroute, une section de 10 km (Langeais-Drueye), construite et exploitée initialement par l'État, a été intégrée en juin 2007 au périmètre de la concession, par un douzième avenant au contrat de concession. Cofiroute attend de la mise en service des deux derniers maillons de l'A85 un effet significatif sur le trafic de sa concession. Sur l'A11, le chantier du contournement nord d'Angers s'est déroulé conformément aux prévisions. Cette section de 14,3 km, incluant un viaduc de 532 m et une tranchée couverte de 1,7 km, assure le bouclage de l'A11 – et donc la continuité autoroutière du grand axe ouest-est reliant Nantes et la façade atlantique à Paris. Elle a été inaugurée le 24 avril 2008, avec quatre mois d'avance sur les engagements contractuels de Cofiroute.

Les travaux se sont poursuivis par ailleurs sur le chantier du Duplex A86 en Île-de-France, autoroute souterraine à péage de 10 km qui assurera le bouclage du « super-périphérique » parisien. Sur la section A13 – Pont Colbert (Versailles), longue de 5,5 km, le percement du tunnel en août 2007 a marqué l'achèvement

se concrétisent dans une charte Sécurité et Qualité, qui formalise les engagements de Cofiroute en matière de précision de l'information, de qualité de l'accompagnement et d'optimisation des temps de parcours. Ainsi, Cofiroute s'engage à ce que ses clients, en cas d'arrêt forcé, ne restent jamais seuls plus de trente minutes sur le côté de l'autoroute. La même exigence de qualité inspire le programme triennal de requalification de l'ensemble des gares de péage et des aires de repos et de services, lancé en 2007 ; entièrement réaménagée selon la nouvelle charte visuelle du réseau, l'aire pilote de Boutroux, sur l'A10, a été inaugurée en mai 2007. Certifiée ISO 9001 pour l'ensemble de son activité d'exploitation, Cofiroute a pour ambition d'offrir à tous ses clients une qualité de service élevée et homogène en tout point de son réseau et à tout moment de l'année.

### International : Cofiroute exporte son expertise dans les systèmes innovants de péage

Aux États-Unis, Cofiroute a développé et met en œuvre des systèmes de péage totalement automatisés et sans barrière « free flow ». À Los Angeles, elle exploite depuis 1996 la SR91 (autoroute à deux fois deux voies, 40 000 véhicules par jour) avec un système de forte modulation tarifaire (10 plages horaires différentes dans chaque sens). Dans le Minnesota, elle gère une section

« Le rapprochement entre radios autoroutières est l'un des premiers effets des synergies développées au sein de VINCI Autoroutes France. Autoroute FM, la radio de Cofiroute, et Radio Trafic FM, celle d'ASF et d'Escota, couvrent à elles deux près de 50 % du réseau concédé français. Notre objectif est d'harmoniser sans uniformiser. Harmoniser pour qu'un automobiliste circulant sur l'un des réseaux comprenne instantanément qu'il écoute une radio autoroutière de VINCI. Et, dans le même temps, préserver l'identité et les spécificités locales de chaque antenne, pour rester ainsi aussi proche de l'auditeur et des services d'exploitation autoroutière. Les synergies concernent notamment l'information générale (Autoroute FM la fournit à Radio Trafic FM, qui l'achetait auparavant à l'extérieur) et la couverture de certains événements. Depuis début janvier, une même régie gère la publicité des deux radios. Enfin, les deux stations vont se préparer ensemble à la mutation majeure vers la diffusion numérique. »

**JEAN-MARIE FERRAND**  
DIRECTEUR DÉLÉGUÉ  
D'AUTOROUTE FM

à forte fréquentation « high occupancy vehicles » de l'I-394 selon un système de modulation tarifaire dynamique (modulation du tarif toutes les trois minutes en fonction du trafic).

Par ailleurs, en Allemagne, le groupement Toll Collect, dont Cofiroute est actionnaire, exploite le système de télépéage autoroutier pour poids lourds (de plus de 12 tonnes) qui couvre depuis 2005 l'ensemble du réseau national (12 000 km). Utilisant une technologie satellitaire couplée à des liaisons GSM, le système atteint un taux de précision de 99,7 %. En 2007, les taxes collectées pour le compte de l'État allemand se sont élevées à 3,4 milliards d'euros. Le taux de fraude est inférieur à 2 %. D'autre part, Cofiroute exploite via sa filiale « le Crossing Ltd. », un pont et deux tunnels à Dartford au Royaume-Uni.

●●●électronique, 4 600 avaient opté pour ce service à fin 2007. Par ailleurs, à l'issue des phases de validation technique, le nouveau système de télépéage poids lourds a été déployé à partir du mois d'avril. Il représentait en fin d'année 41 % des recettes des abonnements poids lourds.

### Importants travaux de modernisation du réseau

Escota a poursuivi les investissements de modernisation de son réseau. Le programme de mise aux nouvelles normes de sécurité d'une vingtaine de tunnels situés entre Nice et la frontière italienne a connu une accélération sensible (voir encadré). Sur l'A8, d'importants travaux d'élargissement à deux fois trois voies ont été engagés ou poursuivis sur les sections Châteauneuf-le-Rouge – Saint-Maximin et Nice

#### RÉNOVATION DE 38 TUNNELS SUR LE RÉSEAU ESCOTA

Pour répondre aux nouvelles normes réglementaires en matière de sécurité dans les tunnels, Escota a engagé depuis 2004 un très important programme de rénovation de 38 ouvrages, situés pour la plupart sur la section de 33 km qui relie Nice à la frontière italienne. Compte tenu du trafic particulièrement élevé sur cette portion du réseau, les travaux (réalisation de galeries d'évacuation, mise en place d'équipements techniques...) se déroulent principalement la nuit, sans interrompre la circulation. Ce programme représente un investissement total de 360 millions d'euros. En 2007, les travaux ont concerné la totalité des tunnels, l'investissement sur l'année s'élevant à 80,5 millions d'euros.

## Escota

Plus ancienne société concessionnaire d'autoroutes à péage en France, Escota gère un réseau de 459 km (A8, A500, A50, A51, A52, A520 et A57) intégralement situé en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Escota enregistre la plus forte intensité de trafic au kilomètre du réseau concédé français, avec 39 340 véhicules par jour, en moyenne.

Le chiffre d'affaires d'Escota a progressé en 2007 de 6,3 % à 578 millions d'euros (dont 569 millions d'euros de recettes de péage, soit + 6,1 %). À réseau constant, le nombre de kilomètres parcourus durant l'année est passé de 6,4 à 6,6 milliards, soit une croissance de 2,6 % pour les véhicules légers et de 3,2 % pour les poids lourds. Déjà élevé, le nombre de transactions par télépéage a progressé de 4,4 %, soit 31 % du total des transactions payantes, ce qui place Escota au premier rang des sociétés autoroutières françaises dans ce domaine. En dépit de la maturité du marché, 26 400 nouveaux contrats de télépéage ont été vendus durant l'année, le nombre de badges actifs progressant de 10 % pour s'établir à 255 000. Un service de facturation électronique a été créé à l'attention des clients particuliers : sur 30 000 clients contactés par messagerie ●●●

Saint-Augustin – Nice Saint-Isidore; sur cette dernière section, la protection du talus autoroutier par des enrochements a généré d'importants terrassements à proximité immédiate du fleuve Var, la pose de blocs assurant la pérennité de l'autoroute en cas de crues. Toujours sur l'A8, des études sont en cours pour la création ou l'extension d'aires pour poids lourds; ce programme concerne 600 places sur neuf aires ainsi que la création de trois aires de stockage en cas de crise, soit, au total, plus de 1 500 places poids lourds.

### Cartographie du bruit

En application d'une nouvelle réglementation européenne, Escota a entrepris une cartographie du bruit sur toutes les sections de son réseau supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules, soit 350 km au total. Particulièrement dense, le réseau Escota a déjà fait l'objet depuis 1987 d'un ambitieux programme de protection acoustique des riverains, avec la réalisation de 33 140 ml (mètre linéaire) d'écrans, de 13 750 ml de merlons et de 2 250 protections individuelles concernant des maisons et des logements collectifs. Enfin, Escota a créé en 2007 une direction de la Qualité et de la Sécurité, dans le cadre du déploiement de son projet d'entreprise « Horizon 2009 », et engagé une deuxième plan d'actions « développement durable », portant sur la période 2007-2009.

# Arcour

Au travers de sa filiale Arcour, VINCI Concessions est concessionnaire de la future autoroute A19 Artenay-Courtenay (101 km), maillon sud du grand contournement de l'Île-de-France, qui reliera l'A10 à l'A6 et à l'A77. La maîtrise d'ouvrage et le financement du projet sont assurés par Arcour, la construction par un groupement d'entreprises de VINCI. Cofiroute sera en charge de l'exploitation. La durée du contrat de concession, signé en 2005, est de soixante-cinq ans.

2007 a été une année d'intense activité sur le chantier de l'A19, plus important projet autoroutier en cours en France. Les travaux ont été menés simultanément sur l'intégralité du tracé. Les fouilles archéologiques – qui auront duré deux ans – se sont achevées en octobre. L'année a été principalement consacrée aux terrassements et à la construction des ouvrages d'art (102 au total, dont un viaduc sur le Loing, d'une portée supérieure à 1 000 m). La mise en œuvre des revêtements de chaussées (1 million de tonnes d'enrobés) a débuté en octobre. Des accords d'interopérabilité concernant l'exploitation et le péage ont été initiés avec les autres concessionnaires autoroutiers français. La mise en service est prévue au troisième trimestre 2009.

**870**  
mètres,

c'est la distance moyenne qui sépare les passages pour la faune tout au long de l'A19.

## Les concessions autoroutières de VINCI, en France



# VINCI Concessions Grèce

## Un nouveau pôle autoroutier au sud-est de l'Europe



« Le pont Charilaos-Trikoupis, sur le détroit de Corinthe, est devenu un symbole de la région et un motif de fierté pour ses habitants. Notre rôle est de maintenir un haut niveau de satisfaction des usagers en leur apportant confort, sécurité et un service de qualité – sachant que le pont est en concurrence avec le ferry. Nous proposons de nombreuses offres adaptées aux usagers locaux (carte hebdomadaire ou mensuelle, carte aller-retour, e-pass...). Notre politique active de partenariats locaux contribue aussi à la bonne acceptabilité du péage. »

**ANDROMAQUE SOTIROPOULOU**  
RESPONSABLE MARKETING GEFYRA

**Déjà implanté en Grèce avec le pont Charilaos-Trikoupis (Rion-Antirion), VINCI Concessions y a obtenu en groupement le plus important contrat de son histoire à l'international, concernant l'autoroute Athènes-Tsakona. Un succès qui s'ajoute à celui de l'autoroute Maliakos-Kleidi, remporté par le même groupement. Fin 2007, le Groupe était aussi en négociation finale pour une nouvelle concession autoroutière à Chypre.**

### Autoroute Athènes-Tsakona

Succès majeur de l'année 2007, VINCI Concessions a signé le 24 juillet avec l'État grec le contrat de concession de l'autoroute Athènes-Corinthe-Patras-Tsakona, dans le cadre du vaste programme de construction-rénovation autoroutière couvrant l'ensemble du pays. Le groupement Apion Kleos, mené par VINCI Concessions (36%), associé à l'allemand Hochtief (25%) et à trois entreprises grecques, s'est vu confier le financement, la construction/rénovation et l'exploitation durant trente ans des 365 km de cette autoroute à péage reliant Athènes au sud-ouest du Péloponnèse, soit 81 km d'autoroute existante, 120 km

à rénover et élargir, et 164 km à construire intégralement. Les travaux dureront soixante-douze mois. Ils incluent la construction de 19 kilomètres de tunnels, de plus de 400 ouvrages d'art (à construire ou à reprendre) et d'une vingtaine de nouveaux échangeurs.

Le montant total du projet dépasse les 2 milliards d'euros. Les travaux seront réalisés par VINCI Construction Grands Projets, en association avec les partenaires du groupement. Les recettes de péage, à l'issue de la période de construction, sont estimées à 250 millions d'euros par an. Outre une subvention initiale de l'État grec (550 millions d'euros) et les revenus du trafic existant, le financement du projet repose sur l'organisation de trois tranches de financement, pour un montant total de 1 685 millions d'euros. Le contrat de concession a été ratifié le 29 novembre 2007 par le Parlement grec, à une large majorité. Après validation finale par l'Union européenne, le démarrage effectif de la concession est attendu au premier semestre 2008.

### Autoroute Maliakos-Kleidi

VINCI Concessions est engagé également, avec les mêmes partenaires, dans un autre volet du programme autoroutier en cours en Grèce. Le groupement Aegean Motorway, auquel VINCI Concessions participe à hauteur



Le pont Charilaos-Trikoupis (Rion-Antirion), exploité depuis août 2004 par la filiale de VINCI Concessions Gefyra, a connu en 2007 un trafic journalier moyen de 13 200 véhicules, soit une augmentation de 6,8 % par rapport à 2006.



de 13,75 %, a obtenu la concession, toujours pour une durée de trente ans, des 230 km de la section Maliakos-Kleidi, soit la partie nord de l'autoroute Athènes-Thessalonique. Le contrat de concession a été signé le 28 juin 2007, ratifié le 1<sup>er</sup> août 2007 par le Parlement grec et validé en janvier 2008 par l'Union européenne; il est entré en vigueur le 5 mars 2008. Les travaux dureront quarante-huit mois. Outre la modernisation et la mise aux normes autoroutières des 230 km du tracé, ils incluent la réalisation de trois tunnels de 11 km au total, dans la vallée de Tembi.

#### Pont Charilaos-Trikoupis

Les deux nouvelles concessions autoroutières obtenues en 2007 prolongent et amplifient l'ancrage de VINCI Concessions en Grèce, où le Groupe a construit et exploite en concession l'un des plus grands ouvrages de franchissement maritime en Europe : le pont Charilaos-Trikoupis, reliant les villes de Rion et d'Antirion, de part et d'autre du détroit de Corinthe. En service depuis 2004, l'ouvrage a connu en 2007 une nouvelle croissance importante de son activité. Le trafic journalier moyen a atteint 13 200 véhicules, en augmentation de 6,8 % sur un an. Cette progression a concerné tous les types de véhicules, en particulier les poids lourds (+ 7,9 %). La croissance corrélative des recettes a été de 10,3 %. L'année a vu l'achèvement

d'une série de travaux complémentaires à la construction initiale (mise en place de protections acoustiques et d'amortisseurs hydrauliques sur les haubans).

#### Perspectives de développement régional

VINCI Concessions est désormais engagé, pour une durée de trente ans, dans trois concessions autoroutières en Grèce, totalisant 600 km. La création, fin 2007, d'une division Grèce au sein de VINCI Concessions accompagnera le démarrage des nouvelles concessions. Elle confirme plus généralement l'engagement fort du Groupe dans ce pays – désormais le deuxième marché de VINCI Concessions après la France –, où la culture des PPP est désormais bien établie et où les besoins en infrastructures demeurent très importants. S'appuyant sur la qualité des partenariats développés au fil des années avec les autorités publiques, les collectivités territoriales et les entreprises locales, VINCI Concessions entend poursuivre son développement en Grèce et dans l'ensemble de la région. Un premier projet en cours de négociation à Chypre (voir p 37) est une étape importante dans cette voie.

**600**  
kilomètres,

c'est le réseau à péage dont VINCI Concessions est concessionnaire en Grèce.

# VINCI Park

## Consolidation de la croissance en Europe et nouvelles positions fortes en Amérique du Nord



« Le centre de mobilité qui ouvrira à l'automne 2008 à La Défense (où VINCI Park gère 16 parkings et 22 000 places) répondra à l'ensemble des besoins de mobilité des acteurs du site en offrant un concentré de toutes les offres de transport : voiture individuelle bien sûr, mais aussi auto-partage avec notre service Okigo, moto-taxi, vélos (emplacements spécifiques et gratuits), transports en commun (points de vente automatiques), transports couplés (paiement du stationnement avec le badge autoroutier Liber-t)... »

**NORBERT DEMONGEOT**  
DIRECTEUR D'EXPLOITATION  
DIRECTION RÉGIONALE LA DÉFENSE  
BOUCLE DE SEINE

**Avec un chiffre d'affaires en progression de 7,4 % à 562 millions d'euros, 2007 a été pour VINCI Park une année de très forte croissance – la plus marquée depuis la création de la marque en 2001. Stimulée à la fois par une intense activité commerciale et par une politique d'acquisitions ambitieuse, cette croissance a permis de passer en un an de 863 000 places gérées à plus d'un million.**

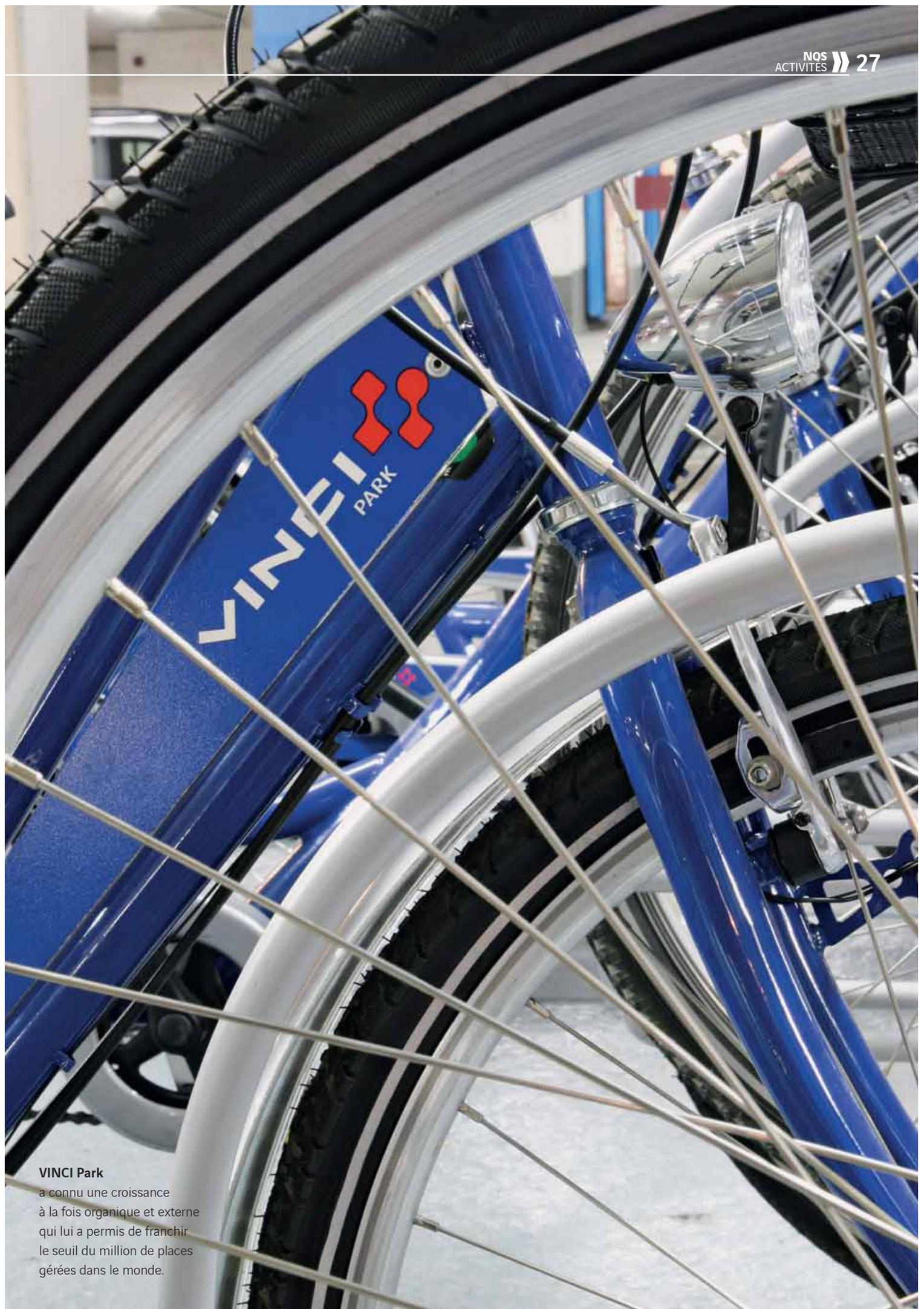
### France : optimisation de l'exploitation ...

Le chiffre d'affaires de VINCI Park en France a progressé de 4,9 % à 396 millions d'euros. Malgré les efforts des municipalités pour limiter l'emprise de la voiture dans l'espace urbain, la fréquentation des parcs de stationnement n'a pas fléchi. À Paris, la fréquentation horaire a augmenté de 3,3 %, soit la meilleure évolution enregistrée dans la capitale depuis le lancement de la marque en 2001 ; ces chiffres dénotent une adaptation des pratiques de déplacement des automobilistes, intégrant une utilisation accrue des parcs de stationnement. En régions, la légère baisse de fréquentation horaire enregistrée durant l'année est liée

principalement à de grands chantiers d'aménagement urbain, aujourd'hui achevés, qui ont gêné l'accès à certains centres-villes ; la croissance des abonnements et des locations a limité l'impact de ce phénomène. Dans ce contexte, la progression du chiffre d'affaires est liée principalement à l'augmentation des tarifs. La politique de services déployée par VINCI Park – créateur de nouveaux standards en matière de stationnement – ainsi que la qualité d'entretien et de rénovation des parcs permettent de légitimer une progression régulière de ces tarifs.

### ... et importants succès commerciaux

En France, l'année a été marquée par d'importants succès commerciaux. On retiendra notamment l'implantation nouvelle de VINCI Park à Évry (3 650 places), aux Sables-d'Olonne (2 300 places), à Lorient (610 places) et à Antibes (360 places). Les développements ont concerné également les villes où la marque était déjà présente : Neuilly-sur-Seine, où VINCI Park s'est vu confier la délégation de service public d'un nouveau parc et une extension du stationnement payant sur voirie (4 140 places) ; Marseille, où la concession a été étendue à 16 nouveaux parcs (2 455 places) ; Strasbourg, où VINCI Park gère deux nouveaux parcs en ouvrages (1 140 places) ainsi que le plus grand parc à vélos de France (850 places) ;



**VINCI Park**

a connu une croissance à la fois organique et externe qui lui a permis de franchir le seuil du million de places gérées dans le monde.



Lancé en juillet 2007 à partir de quatre parcs parisiens, Okigo est le nouveau service d'auto-partage, créé en partenariat par VINCI Park et Avis.

#### **VINCI PARK CRÉE OKIGO, SERVICE D'AUTO-PARTAGE**

VINCI Park et Avis ont créé Okigo, service d'auto-partage répondant aux besoins d'une clientèle urbaine qui n'utilise qu'occasionnellement une voiture. Après une expérimentation en 2007 à Paris, le service sera déployé en 2008 sur une trentaine de sites en Île-de-France et en régions. Ce concept de voiture en libre-service, mise à la disposition des abonnés pour une courte durée, est parfaitement adapté à de petits déplacements et constitue une solution de mobilité durable – sachant que les véhicules Okigo sont choisis pour leurs faibles émissions de CO<sub>2</sub> et qu'une voiture partagée peut remplacer jusqu'à huit voitures individuelles.

Rueil-Malmaison, où la concession a été élargie à trois parcs supplémentaires (650 places) ; à Noisy-le-Grand, où une nouvelle délégation de service public a étendu le champ d'action de VINCI Park (2 410 places).

Dans le même temps, VINCI Park a consolidé sa présence sur des sites importants en y renouvelant ses contrats ; les principaux ont concerné la Défense (22 600 places pour six ans), Caen (4 000 places pour dix ans), Saint-Maurice (2 500 places pour huit ans) et Lille (910 places pour cinq ans).

Enfin, les marchés de niche tels que le secteur hospitalier et la grande distribution, qui ont généré des contrats significatifs au cours des dernières années, offrent d'importantes perspectives de développement sur le marché français.

#### **Acquisition majeure aux États-Unis**

Pour la première fois depuis la création de VINCI Park en 2001, le nombre de places gérées à l'international (588 000) a dépassé en 2007 celui du parc français (447 000). Outre le niveau satisfaisant d'activité dans les filiales existantes, cette évolution est liée à plusieurs opérations importantes de croissance externe, en application d'une stratégie concentrée sur les marchés à fort potentiel d'Europe et d'Amérique du Nord. La principale de ces opérations a concerné la prise de participation de 50 % dans la société LAZ Parking, qui exploite plus de 225 000 places

réparties sur 14 États et 77 villes des États-Unis – dont Boston, New York, Washington, Atlanta, Miami, Chicago et Dallas. Ses contrats portent sur 360 parcs, implantés sur une grande variété de sites – centres-villes, hôtels, hôpitaux, universités et autres équipements publics. Sur le marché canadien voisin, où VINCI Park est implanté depuis une dizaine d'années, 2007 a vu la signature du contrat de gestion des 11 500 places de stationnement de l'aéroport Montréal-Trudeau, portant à 70 000 le nombre total de places gérées au Canada.

#### **Développement en Allemagne, premiers pas en Russie**

En Allemagne, l'acquisition de la société Netpark (12 300 places), succédant à la signature en 2006 d'un contrat de quinze ans avec le groupe Karstadt Quelle (56 parkings, 17 300 places), a conforté les positions nouvelles de VINCI Park dans ce pays. En République tchèque, VINCI Park a acquis la société Parking Praha (5 300 places) et a obtenu la gestion du stationnement sur voirie de trois arrondissements de Prague (30 000 places). En Belgique, de nouveaux contrats ont été signés à Malines, Ostende et Turnhout, pour un total de 1 000 places. VINCI Park a pris position par ailleurs en Russie, où un premier contrat a été signé pour l'exploitation du parking de l'aéroport moscovite de

Sheremetyevo (920 places); la création, avec un partenaire local, de la société Mosparkinginvest vise à développer une offre intégrée de conception, construction et exploitation de parkings en réponse aux forts besoins d'équipements de la capitale russe. Parallèlement, VINCI Park s'est retiré du marché autrichien où il gérait 2 000 places, et a cédé l'essentiel de son activité à Hong Kong (46 800 places en prestation de service).

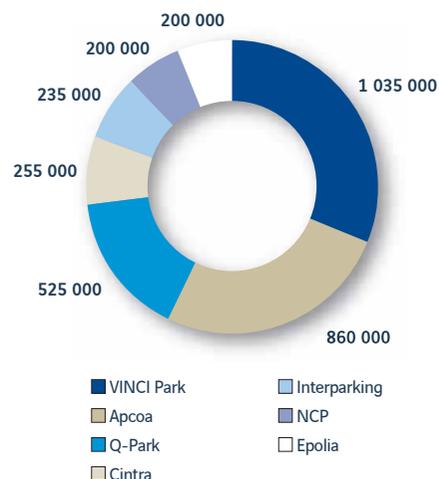
**Vers le n° 1 mondial du stationnement**

Un protocole d'accord a été signé par VINCI Concessions et Fortis au printemps 2008, en vue de rapprocher leurs activités d'exploitation de parcs de stationnement. Les deux groupes se partageraient le capital d'un nouvel ensemble, qui serait détenu majoritairement par VINCI Concessions,

Fortis conservant une participation significative. Ce rapprochement donnerait naissance au n° 1 mondial du stationnement, avec 1,3 million de places gérées et 1 800 parcs répartis dans 16 pays.

Les activités des deux sociétés présentent une bonne complémentarité, en particulier en Europe : VINCI Park est très bien implanté en France, au Royaume-Uni et en Espagne, tandis qu'Interparking, est fortement présent au Benelux, en Allemagne, en Autriche, en Italie et en Espagne – et possède de nombreux parcs en pleine propriété. La finalisation de l'opération pourrait intervenir au troisième trimestre 2008. Elle marquerait une nouvelle étape majeure du développement de VINCI Park.

**VINCI Park, leader européen du stationnement**



Source : communication des sociétés.

VINCI Park est la première société de parking à adopter comme moyen de paiement le badge de télépéage autoroutier Liber-t.



# VINCI Airports

## Le modèle de développement de VINCI Concessions appliqué au management aéroportuaire

### **PARTENARIAT STRATÉGIQUE VINCI AIRPORTS/KEOLIS AIRPORT**

Dans le contexte de décentralisation des aéroports français d'envergure régionale, le partenariat VINCI Airports/Keolis Airport vise à développer des solutions qui accompagnent les collectivités territoriales dans l'optimisation de leurs infrastructures aéroportuaires, au bénéfice du développement économique régional. S'appuyant sur la complémentarité de leurs expertises – Keolis dans les transports publics, VINCI dans les concessions d'infrastructures – ainsi que sur les références des aéroports de Grenoble-Isère, Chambéry-Savoie et Clermont – Auvergne, les deux partenaires élaborent des modèles de développement qui contribuent à dynamiser le trafic aérien, tout en cherchant à diminuer, à objectifs constants, la charge financière pour la collectivité. Ce partenariat est ciblé sur les aéroports régionaux décentralisés dont le trafic est compris entre 100 000 et 1 million de passagers.

**Le management aéroportuaire fait partie intégrante du métier de VINCI Concessions. Gestionnaire, en partenariat avec Keolis Airport, de trois aéroports régionaux en France, dont un remporté fin 2007, VINCI Concessions est également le concessionnaire des trois aéroports internationaux du Cambodge – et l'un des principaux acteurs du développement économique de ce pays.**

### **Grenoble-Isère et Chambéry-Savoie : une double référence**

Le groupement VINCI Airports/Keolis Airport gère depuis 2004 les aéroports de Grenoble-Isère et Chambéry-Savoie, dans le cadre de délégations de service public. Les départements d'Isère et de Savoie ont été parmi les premiers à expérimenter ainsi, avant la loi de décentralisation de 2004, un processus qui s'est généralisé depuis : le transfert par l'État de la propriété d'aéroports régionaux français aux collectivités locales – lesquelles font le plus souvent appel à des partenaires privés pour assurer leur gestion.

À Grenoble et Chambéry, la politique proactive mise en œuvre par le groupement en direction

des compagnies aériennes – avec 11 nouvelles compagnies et 26 nouvelles lignes accueillies en trois ans – a fait de ces plates-formes deux portes d'accès majeures sur les Alpes, favorisant ainsi le développement touristique régional. Outre un travail de fond auprès des compagnies « low cost », la gestion des deux partenaires a suscité un fort développement des activités de tour-opérateur et d'aviation d'affaires.

En quatre années d'exploitation, la progression du trafic atteint 163 % à Grenoble et 68 % à Chambéry. Malgré un faible enneigement en début d'année, qui a pénalisé le trafic en direction des stations de ski durant l'hiver, la fréquentation a continué à progresser en 2007 : + 8 % à Grenoble (472 000 passagers durant l'année) et + 19 % à Chambéry (231 000 passagers), à comparer avec les 5 % de croissance annuelle moyenne sur l'ensemble des aéroports français.

### **Nouveau succès à Clermont – Auvergne**

S'appuyant sur les références de Grenoble-Isère et Chambéry-Savoie, le groupement VINCI Airports/Keolis Airport s'est vu confier l'exploitation d'un troisième aéroport régional français : Clermont – Auvergne. Négocié et conclu fin 2007, le contrat a pris effet au 1<sup>er</sup> janvier 2008 pour une durée de sept ans. Outre l'exploitation et la maintenance de la plate-forme (aérogare, équipements,



En France, en partenariat avec Keolis Airport, VINCI Concessions gère trois aéroports régionaux dans le cadre de délégations de service public : Grenoble-Isère (ci-dessus), Chambéry-Savoie et Clermont – Auvergne.



implantations commerciales), il prévoit la reprise des personnels dans la nouvelle structure créée par le groupement. La mission de ce dernier, dans un contexte de forte baisse de la fréquentation au cours de la période récente, est d'assurer la relance de l'activité tout en optimisant l'organisation et le fonctionnement de l'aéroport, dont le trafic s'établissait à 550 000 passagers en 2007. Au total, le trafic annuel des aéroports français gérés conjointement par VINCI Airports et Keolis Airport dépasse donc 1,2 million de passagers.

#### Cambodge : PPP de longue durée

Présent au Cambodge depuis 1995, VINCI Concessions est, via sa filiale SCA, concessionnaire des trois aéroports du pays. Inscrit dans la durée, ce partenariat public-privé fait de VINCI un acteur clé du développement économique et touristique du Cambodge. En 2007, SCA a bénéficié de la bonne orientation du marché asiatique en général et cambodgien en particulier. Le trafic a progressé de 21 % sur la plate-forme de Phnom Penh, et de 27 % sur celle de Siem Reap, dont le nouveau terminal international, mis en service en 2006, permet d'absorber un flux touristique croissant vers les temples d'Angkor. Au total, les deux aéroports ont accueilli durant l'année 3,3 millions de passagers. Après l'extension en 2006 du périmètre de

la concession au troisième aéroport du pays, celui de Sihanoukville, SCA a engagé la transformation de cette plate-forme de dimension modeste en aéroport international. Ainsi, le Cambodge devient une destination à part entière où l'offre « mer et soleil » complète la visite des temples d'Angkor.

La construction, à partir de 2008, d'une nouvelle piste aéroportuaire capable d'accueillir les plus gros porteurs, est une étape majeure dans cette perspective de développement.

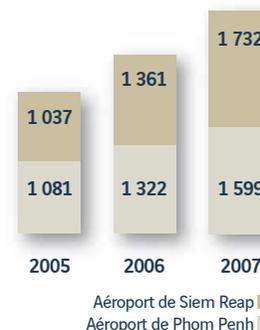
#### Prise de participation dans ADP

Fin 2007, VINCI s'est porté acquéreur de blocs d'actions d'Aéroports de Paris (ADP) représentant 3,3 % de son capital. ADP possède et exploite trois plates-formes en Île-de-France (Paris – Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget) ainsi que dix aérodromes et un héliport, qui ont accueilli au total plus de 86 millions de passagers en 2007 (+ 4,7 % sur un an). Par cet investissement financier, VINCI réaffirme son intérêt à long terme pour les infrastructures aéroportuaires. Le Groupe soutient la stratégie de croissance rentable mise en œuvre par l'équipe dirigeante d'ADP, et n'entend pas accroître le niveau de sa participation actuelle hors du cadre d'une éventuelle évolution de la position actionnariale de l'État.

Trafic passagers France  
En milliers de passagers



Trafic passagers Cambodge  
En milliers de passagers



# VINCI Concessions Asset Management

## Valoriser les actifs du Groupe

**VINCI Concessions est l'actionnaire d'un portefeuille de 25 filiales. Considérer les concessions comme des actifs qu'il s'agit de valoriser : c'est le sens de la création, au sein de VINCI Concessions, d'une structure « asset management », dont l'expertise a vocation d'optimiser les investissements du Groupe dans les concessions.**

Opérateur d'infrastructures et de services, VINCI Concessions est aussi l'actionnaire et le gestionnaire d'un portefeuille de concessions d'infrastructures. Le métier des équipes d'« asset management » est de contrôler et d'optimiser la gestion de ces actifs, dans l'intérêt du Groupe. Elles développent dans ce but des outils qui visent à optimiser la performance des participations de VINCI Concessions dans toutes ses filiales (mise en place d'indicateurs, benchmarks sectoriels...), et apportent aux équipes opérationnelles leur expertise technique, qu'il s'agisse d'identifier les leviers et ressources nécessaires pour optimiser l'exploitation d'une infrastructure, de participer au montage d'un nouveau projet en y apportant le regard de l'actionnaire, ou

encore d'intervenir en appui d'une opération d'acquisition pour aider à en cerner la valeur pour le Groupe.

Les équipes de la structure « asset management » sont mobilisées également lorsqu'il s'agit de rechercher d'autres investisseurs sur un projet, d'opérer des rééquilibrages de portefeuille ou de faire évoluer la position actionnariale de VINCI Concessions. Ainsi, en fonction de la maturité et de la performance d'une concession, une analyse financière et stratégique peut conduire à monter au capital de certaines filiales, ou au contraire à céder certains actifs au moment le plus opportun. Ainsi, VINCI Concessions a réduit récemment sa participation dans la société concessionnaire du pont de la Confédération, au Canada, et cédé dans des conditions favorables l'intégralité de ses parts dans Autopista del Bosque, concessionnaire au Chili de l'autoroute Chillan-Collipulli, construite initialement par VINCI.

Couvrant de manière transversale l'ensemble des activités de VINCI Concessions, l'expertise des équipes spécialisées en « asset management » pourra également être valorisée dans le cadre de projets non concessifs ou de missions d'appui à des opérations engagées dans le secteur d'activité de VINCI Concessions.



**Le Stade de France**

Exploitant du Stade de France jusqu'en 2025, après en avoir été co-constructeur, VINCI Concessions a développé un modèle de gestion dynamique qui valorise les ressources exceptionnelles du site.

## Actifs en portefeuille

### France

#### Tunnels du Prado-Carénage et du Prado-Sud à Marseille

Conçu, financé, construit et exploité par VINCI dans le cadre d'un contrat de concession de trente ans, le tunnel du Prado-Carénage permet aux automobilistes de gagner 25 minutes lors de la traversée de l'agglomération marseillaise. 41 000 voitures en moyenne empruntent l'ouvrage chaque jour, réduisant d'autant le trafic en centre-ville et permettant à la municipalité de développer en surface

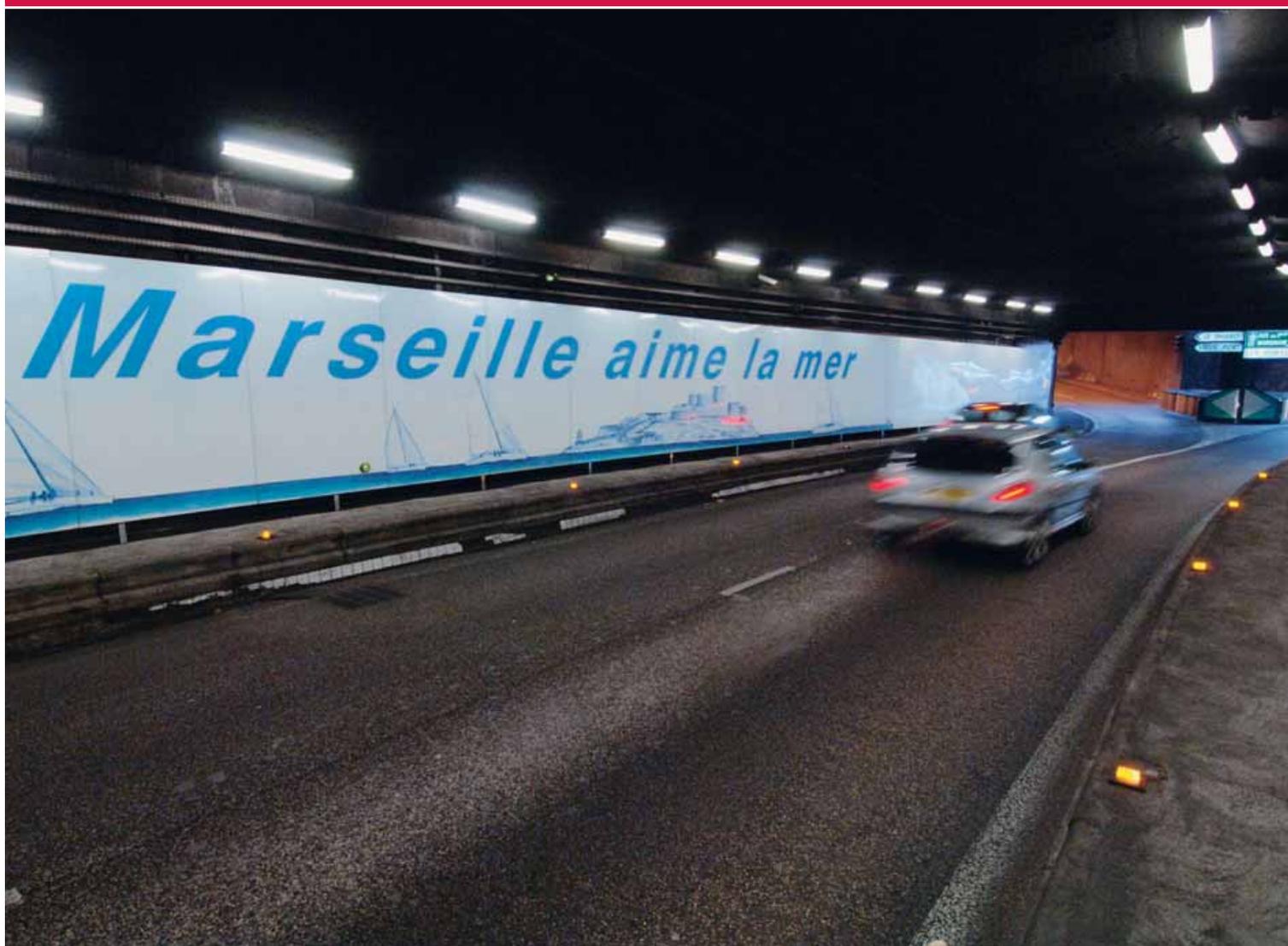
divers services à la mobilité, tel le tramway.

Un record de fréquentation a été atteint le 22 juin 2007 avec près de 60 000 passages.

Un nouveau tunnel (Louis Rège), financé dans le cadre d'une extension de la concession, a été inauguré le 4 juin 2007.

VINCI Concessions et Eiffage, déjà actionnaires de la société marseillaise du tunnel du Prado-Carénage (SMTPC), ont répondu en 2007 à un appel d'offres de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole pour une nouvelle concession concernant le futur tunnel Prado-Sud : une tranchée couverte de 1 400 m à deux fois deux voies superposées, réservée aux véhicules légers et prolongeant le tunnel du Prado-Carénage. Le groupement VINCI-Eiffage a remporté le contrat le 8 février 2008.

Le tunnel du Prado-Carénage, à Marseille, a battu son record de fréquentation le 22 juin 2007, avec 60 000 passages.



### Tramway Leslys, Lyon

Première concession ferroviaire de la période contemporaine en France, attribuée pour une durée de trente ans à un groupement piloté par VINCI Concessions, Leslys est une liaison express qui reliera en 25 minutes la gare de Lyon-Part-Dieu à l'aéroport Saint-Exupéry, en empruntant un tracé de 23 km interconnecté au réseau de transport public de l'agglomération lyonnaise (métro, gares TGV). Leslys fonctionnera 365 jours par an, à la fréquence moyenne d'une rame toutes les 15 minutes. Signé en janvier 2007, le contrat porte sur le financement, la construction et l'exploitation de la future ligne; il représente un investissement total de 100 millions d'euros. Les pôles Construction et Routes de VINCI réaliseront l'ensemble ●●●

pour le premier et 1996 pour le second, par la société concessionnaire Severn River Crossing, dont VINCI est actionnaire. Signé en 1992 et se terminant en 2016, le contrat de concession portait sur la conception, la construction, le financement et l'exploitation du second pont ainsi que sur la reprise et l'exploitation du premier ouvrage.

Les deux ponts accueillent en moyenne un trafic quotidien de 36 000 véhicules.

Par ailleurs, VINCI a construit et financé le contournement de Newport au pays de Galles – une rocade autoroutière de 9,3 km incluant un pont en arc – et en assure l'exploitation depuis fin 2004, pour une durée de quarante ans, via la société concessionnaire Morgan-VINCI Ltd. En 2007, le trafic sur l'ouvrage était en moyenne de 23 000 véhicules par jour.



●●● des travaux d'infrastructures (9 km de voies à construire entre Meyzieu et l'aéroport), VINCI Energies prenant en charge, avec Cegelec, les installations électriques. L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP), étape nécessaire avant de procéder au démarrage des travaux, a été achevée en octobre 2007.

### Allemagne

#### Programme autoroutier A-Modell

Dans le cadre du programme mis en place pour financer la rénovation et l'extension du réseau autoroutier allemand, le groupement formé à parité par VINCI Concessions et Hochtief a signé en 2007 le contrat de concession d'une section autoroutière de 45 km entre les villes de Gotha et d'Eisenach (A4), dans le Land de Thuringe. Les travaux, qui incluent la construction d'un nouveau tronçon de 25 km, seront réalisés par un groupement formé d'Eurovia (VINCI Routes), leader du projet, d'Hochtief et de PME allemandes. Les péages poids lourds collectés sur cette section via le système satellitaire Toll Collect seront reversés au concessionnaire.

### Royaume-Uni

#### Ponts sur la Severn et contournement routier de Newport

Les deux ponts sur la Severn reliant l'Angleterre au pays de Galles sont exploités, depuis 1992

### Portugal

#### Ponts Vasco-de-Gama et du 25-Avril, Lisbonne

Réalisé par VINCI, le pont Vasco-de-Gama (12,3 km), qui franchit l'estuaire du Tage à Lisbonne, a été construit à l'occasion de l'exposition universelle de 1998 pour désengorger le pont du 25-Avril. Le contrat de concession, qui se termine en 2030, porte sur l'exploitation des deux ouvrages. En 2007, le trafic payant moyen a dépassé 100 000 véhicules par jour.

### Canada

#### Autoroute et pont dans le Nouveau-Brunswick

VINCI Concessions est actionnaire des sociétés concessionnaires de l'autoroute Fredericton-Moncton dans le Nouveau-Brunswick, infrastructure de 200 km en exploitation depuis 2002, et du pont de la Confédération, qui relie l'île du Prince-Édouard au continent; cet ouvrage de 13 km, en service depuis 1997, a été réalisé en remplacement d'une ligne de ferries subventionnée par le gouvernement; il enregistre 2 000 passages payants par jour.

Par ailleurs, VINCI Concessions exploite un réseau autoroutier de 34 km en Jamaïque via une filiale d'ASF, Jamaican Infrastructure Operator, pour le compte de la société concessionnaire Trans Jamaican Highway, dont ASF est également actionnaire.

« Piloter la mise en œuvre d'un projet d'infrastructure, cela implique de multiples tâches pour le concessionnaire :

faire travailler ensemble constructeur, exploitant, fournisseur de matériel et tous les autres acteurs du projet ; maîtriser le reporting auprès des banques et des prêteurs pour s'assurer de la libération des fonds chaque mois ; rassurer le client face aux turbulences des procédures et aux impondérables de la construction...

Nous nous inscrivons dans le même temps long que le client, et nous sommes d'abord là pour gagner et conserver sa confiance. »

**LUC BORGNA**  
DIRECTEUR DE RHÔNEXPRESS  
(SOCIÉTÉ CONCESSIONNAIRE DU FUTUR TRAMWAY LESLYS À LYON)



# VINCI Concessions Développement

## Succès significatifs en 2007, perspectives soutenues à court et à moyen terme

« La structure financière d'un projet contribue à sa compétitivité au stade de l'appel d'offres puis à sa pérennité dans la durée. Chez VINCI Concessions, nous sommes une quinzaine de spécialistes des financements structurés – c'est-à-dire des financements de projets, par opposition aux financements corporate. Aux côtés des équipes de développement, notre métier est d'élaborer un modèle financier qui intègre tous les paramètres du projet (coûts de construction et d'exploitation, prévisions de trafic, revenus futurs, incidences fiscales, etc.) puis de réunir les prêteurs qui participeront au financement – car les projets d'infrastructures sont financés à 80%, voire plus, par endettement. Finalisé pour l'essentiel quand nous remettons une offre, le montage financier peut faire la différence, notamment si nous parvenons à minimiser la subvention que devra verser le concédant. Vis-à-vis des banques, la puissance et la crédibilité du groupe VINCI nous aident à lever des fonds dans de bonnes conditions. »

**ROMAIN VERZIER**  
DIRECTEUR DES  
FINANCEMENTS STRUCTURÉS  
VINCI CONCESSIONS

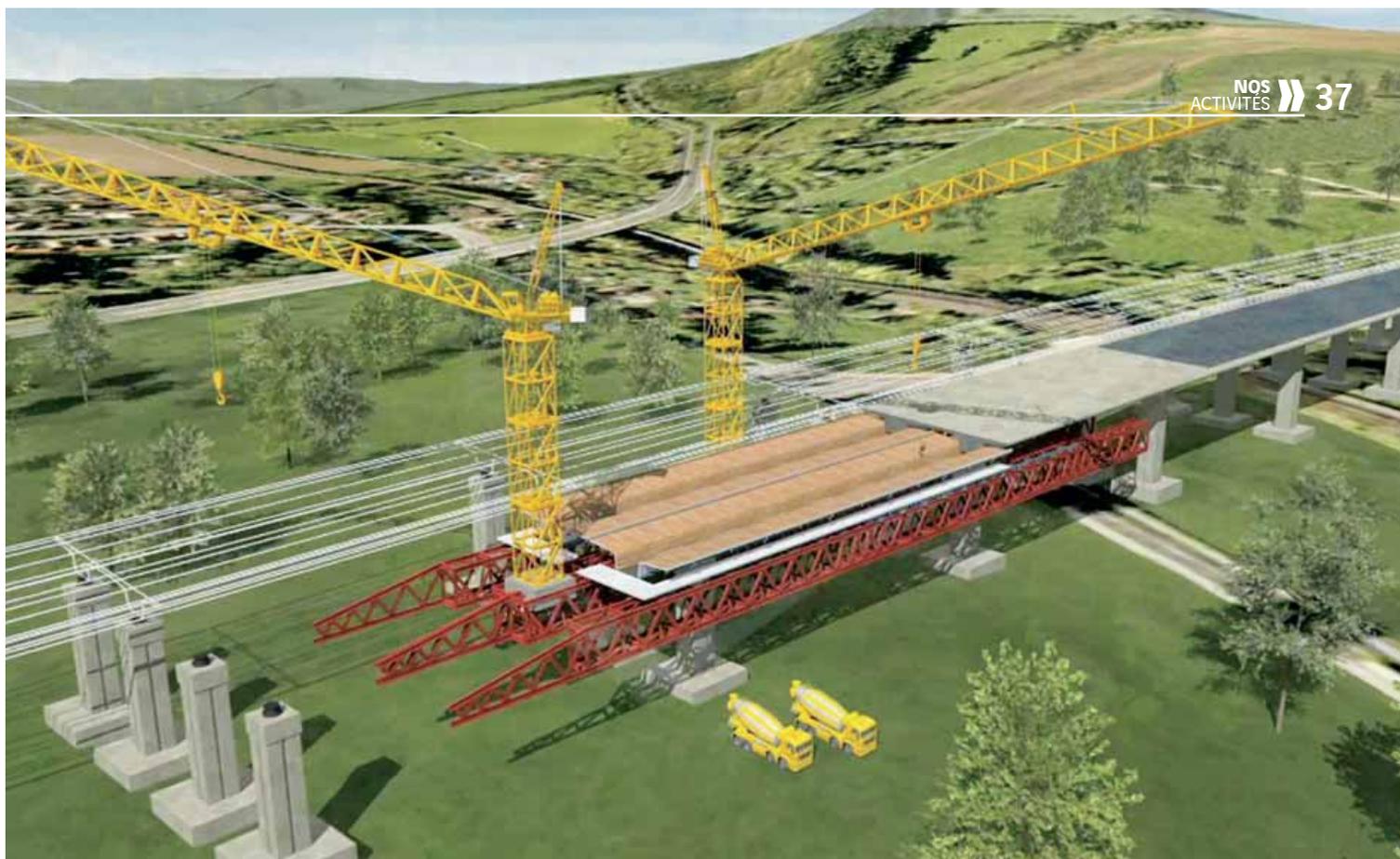
**Après une année 2007 record, marquée par plusieurs contrats majeurs, 2008 devrait confirmer la trajectoire de développement soutenu de VINCI Concessions. Outre les contrats en phase de négociation finale, d'importants programmes d'infrastructures de transport et d'équipements publics devraient stimuler l'activité et contribuer à faire de VINCI Concessions un acteur mondial de premier plan des PPP.**

L'équipe de développeurs de VINCI Concessions regroupe une cinquantaine de spécialistes dans les domaines financier, juridique, technique et commercial, basés en France et à l'étranger. Experts dans le montage de projets nouveaux en concession « projets greenfield », ils en pilotent l'ensemble des séquences en amont : détection et sélection des partenaires ; négociation d'un accord de partenariat avec chacun d'entre eux ; préqualification ; réalisation d'une offre gagnante ; négociation de l'offre définitive avec le client ; finalisation des accords avec les banques et du contrat de concession ; transmission du dossier aux équipes d'« asset management » qui conduiront en aval la suite du projet.

### Intense activité en 2007

Un rapide retour sur les nouveaux projets engrangés en 2007 confirme à la fois la validité du modèle stratégique de VINCI Concessions et la vitalité de ses équipes de développement. Les nouveaux contrats signés en France – tramway Leslys à Lyon, éclairage public de la ville de Rouen, centre d'activité des loueurs de voitures de l'aéroport de Nice, contrat d'exploitation de l'aéroport de Clermont – Auvergne – illustrent une double tendance de fond : le recours croissant aux PPP pour des projets d'implantation locale, et leur extension à tous types d'équipements publics. Cette évolution, de plus en plus marquée au fil des années, représente pour VINCI Concessions un relais de croissance, complémentaire de son activité historique de concessionnaire de grandes infrastructures de transport.

Trois contrats ont marqué 2007. Ils concernent les autoroutes grecques Athènes-Tsakona et Maliakos-Kleidi, ainsi que Gotha-Eisenach en Allemagne dans le cadre du projet A-Modell, soit au total 640 km d'autoroutes. Pleinement inscrits dans le modèle historique du groupe VINCI, ces projets mettent en œuvre les compétences de maître d'ouvrage, d'investisseur et d'exploitant de VINCI Concessions, en synergie avec les savoir-faire de constructeur des pôles de travaux de VINCI. S'ajoutent à ces contrats acquis plusieurs autres en phase de négociation finale (lire encadré).



La section autoroutière A4 (45 km) remportée par VINCI Concessions en 2007 est l'un des volets du programme A-Modell mis en place pour financer la rénovation et l'extension du réseau autoroutier allemand.



### De nombreux projets en développement

Fin 2007, VINCI Concessions était préqualifié ou en compétition pour de nombreux projets significatifs, qui pourraient trouver leur aboutissement à court ou à moyen terme. En France, les prochains mois seront marqués par les études ou le lancement de programmes majeurs d'infrastructures de transport – LGV Sud Europe-Atlantique, canal Seine-Nord Europe, tram/train de La Réunion, aéroport de Nantes, contournement routier de Strasbourg, etc. –, soit au total une quinzaine d'appels d'offres qui mobiliseront les équipes de développement de VINCI Concessions. Plusieurs projets pourraient se concrétiser par ailleurs en Allemagne, où VINCI Concessions est en compétition finale pour deux autres volets du programme autoroutier A-Modell, au Royaume-Uni (M25, Birmingham), et au Benelux. En Grèce et dans les régions voisines du sud-est de l'Europe, dans le prolongement des concessions autoroutières récemment gagnées, VINCI Concessions pourrait s'intéresser, en collaboration avec les mêmes partenaires, à de nouveaux PPP dans le domaine des infrastructures de transport et des équipements publics (prisons, casernes...). VINCI Concessions cherchera également à se développer de manière ciblée sur les marchés porteurs d'Europe centrale et orientale, des États-Unis et de Russie (projets routiers en Slovaquie, infrastructures autoroutières, parkings, systèmes de transport en Russie...).

## Projets en cours de négociation

### EN FRANCE,

VINCI Concessions a été déclaré concessionnaire pressenti du futur stade MMArena du Mans (25 000 places). La décision finale appartient à la nouvelle municipalité issue des élections du printemps 2008.

### AUX PAYS-BAS,

dans le cadre du groupement Coentunnel Company BV, VINCI Concessions doit signer au printemps 2008, un contrat de concession d'une durée de trente ans, pour construire et exploiter, à Amsterdam, un tunnel routier immergé à deux fois trois voies, qui assurera le lien entre le centre-ville et le nord de l'agglomération. Le projet, d'un montant total d'environ 600 millions d'euros, inclut également la rénovation d'un tunnel existant.

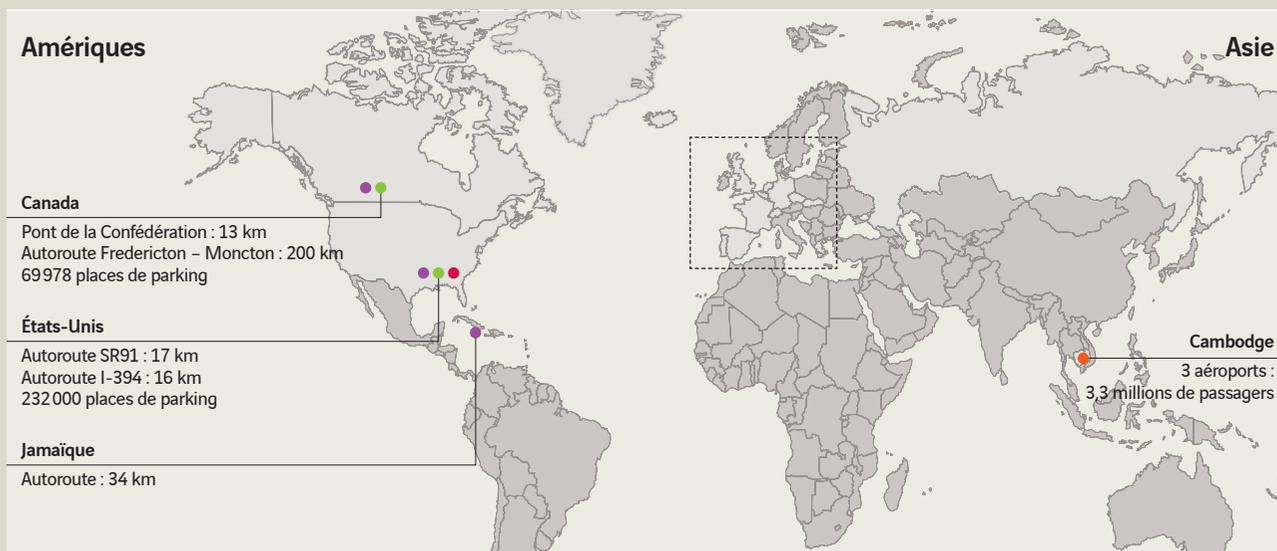
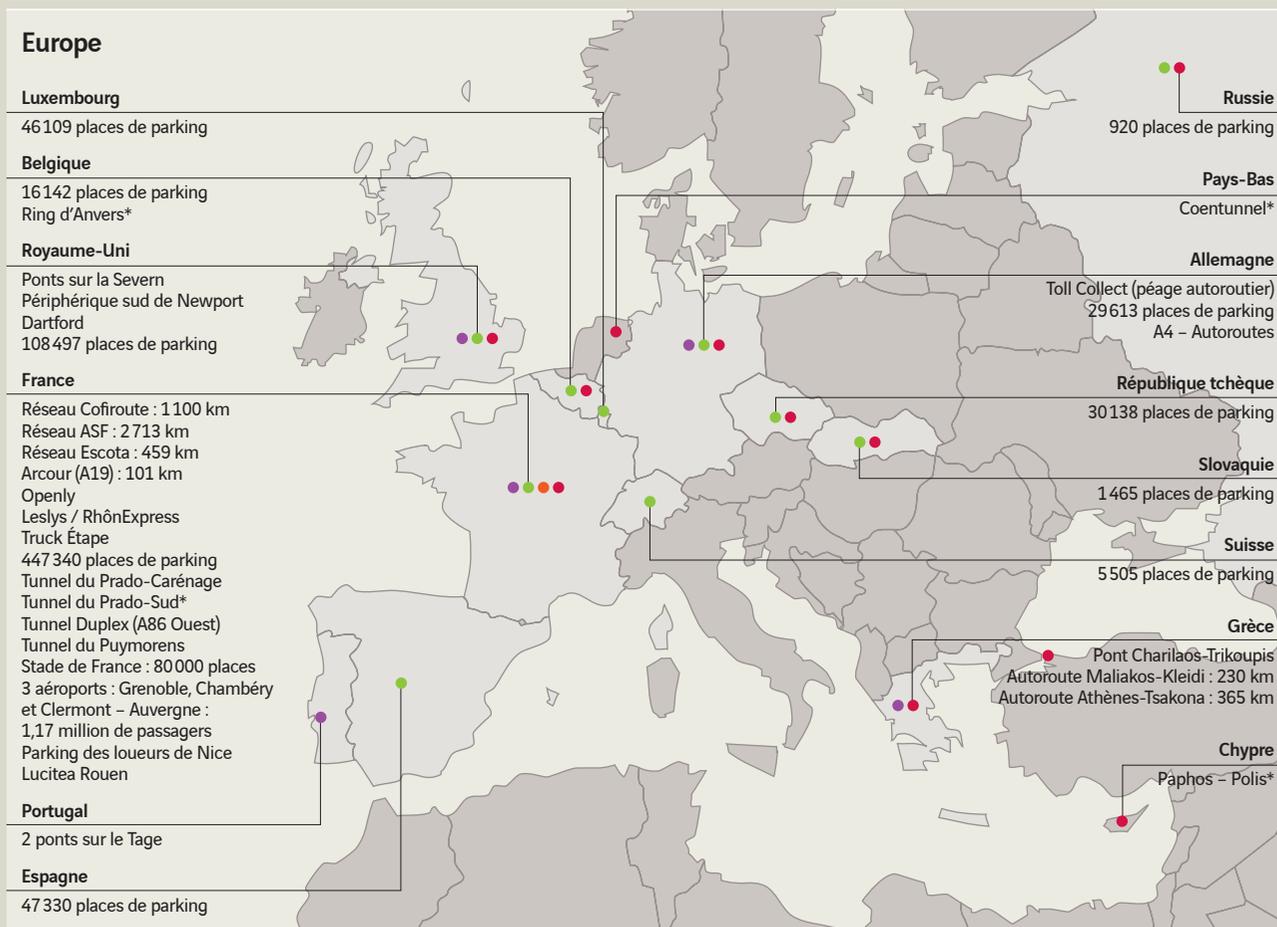
### EN BELGIQUE,

un groupement piloté par VINCI Concessions et incluant CFE (filiale de VINCI Construction) a été déclaré attributaire pressenti du projet de bouclage du périphérique d'Anvers. Ce PPP d'une durée de trente-neuf ans, porte sur la conception, le financement, la construction et la maintenance de 30 km d'infrastructure autoroutière.

### À CHYPRE,

le groupement formé de VINCI Concessions (40%), J&P (mandataire, 45%) et Cybarco (15%) a été déclaré début 2008 concessionnaire pressenti d'une autoroute de 31 km reliant Paphos à Polis, sur la côte ouest de l'île. D'une durée de trente ans, ce premier PPP chypriote dans le domaine routier porte sur un montant total de 470 millions d'euros, dont 300 millions d'investissement et 170 millions de prestations de services d'exploitation.

# VINCI Concessions dans le monde



● Infrastructures ferroviaires, routières et autoroutières    ● Stationnement    ● Plates-formes aéroportuaires    ● Projets d'infrastructures à l'étude

\* Concessionnaire présent.

# Les concessions de VINCI

Ouvrage	Description	Pays	Taux de détention	Chiffre d'affaires à 100% (en millions d'euros)	Durée résiduelle de la concession (en années) à partir du 31/12/2007	
<b>Autoroutes</b>						
<b>Réseau concédé</b>						
Réseau interurbain de Cofiroute	1 100 km	France	83 % <sup>(1)</sup>	1 039	23	
Réseau ASF <sup>(2)</sup>	2 713 km	France	100 %	2 234	25	
Réseau Escota	459 km	France	99 %	578	19	
Autoroute A19 <sup>(3)</sup>	101 km	France	100 %	-	63	
Contournement de Newport	10 km	Royaume-Uni	50 %	9	35	
Autoroute Fredericton-Moncton	200 km	Canada	12 %	-	21	
A4 (A-Modell)	45 km	Allemagne	50 %	3	30	
<b>Ouvrages de franchissement</b>						
Pont de Charilaos-Trikoupis (Rion-Antirion)	Péloponnèse – continent	-	Grèce	54 %	48	32
Ponts sur le Tage	Deux ponts à Lisbonne	-	Portugal	31 %	63	23
Tunnel du Prado-Carénage	Tunnel à Marseille	-	France	33 %	33	18
Ponts sur la Severn	Deux ponts sur la Severn	-	Royaume-Uni	35 %	111	9
Pont de la Confédération	Île du Prince-Édouard – continent	-	Canada	19 %	21	25
Tunnels de l'A86 (Cofiroute) <sup>(3)</sup>	Rueil-Malmaison – Versailles	-	France	83 % <sup>(1)</sup>	-	70 <sup>(4)</sup>
Tunnel du Puymorens (ASF)	Pyrénées	-	France	100 %	-	30
<b>Stationnement</b>						
<b>Nombre de places</b>						
VINCI Park	1 035 000	France/Europe, États-Unis, Canada	100 %	562	26 <sup>(5)</sup>	
<b>Aéroports</b>						
<b>Trafic 2007 (passagers)</b>						
Cambodge (trois aéroports)	3,3 millions	Cambodge	70 %	48	33	
Aéroport de Phnom-Penh	1,6 million					
Aéroport de Siem Reap	1,7 million					
Aéroport de Sihanoukville	-					
Aéroport Chambéry – Savoie	231 000	France	50 %	6	4 <sup>(6)</sup>	
Aéroport Grenoble – Isère	470 000	France	50 %	8	1 <sup>(6)</sup>	
Aéroport Clermont – Auvergne	550 000	France	50 %	-	7 <sup>(6)</sup>	
<b>Stade de France</b>	80 000 <sup>(7)</sup>	France	67 %	109	18	

(1) VINCI a porté sa participation dans Cofiroute de 65 % à 83 % début 2007 suite au rachat de la part d'Eiffage et des banques.

(2) Y compris la section Lyon-Balagny.

(3) En construction.

(4) À compter de la mise en service complète des tunnels.

(5) Durée résiduelle moyenne pour les 359 375 places en concession.

(6) Contrats de délégation de service public.

(7) Capacité en nombre de places.

Crédits Photos : D. Arraez, Christophe Boulze, Augusto Da Silva / Graphix Images,  
Guillaume Daveau, Cyrille Dupont, Thierry Duvivier / Agence Trilogi'c,  
Jacques Florsch, Philippe Giraud / Terres du Sud, Axel Heise,  
Jacques Hoden / Kachina Images, Richard Kalvar / Magnum Photos,  
Pascal Le Doaré, Erwann Le Gars, Julien Lomessy, Michel Martini, David Pinoli,  
RCP Design Global, Francis Vigouroux, Sylva Villerot, Photothèques VINCI et filiales, DR.  
Impression : Arteprint – Imprimé sur papier couché demi-mat Condat Silk certifié PEFC.



1, cours Ferdinand-de-Lesseps – 92851 Rueil-Malmaison Cedex – France  
Tél. (France) : + 33 (0)1 47 16 35 00 - Fax : + 33 (0)1 47 16 35 33  
[www.vinci-concessions.com](http://www.vinci-concessions.com)