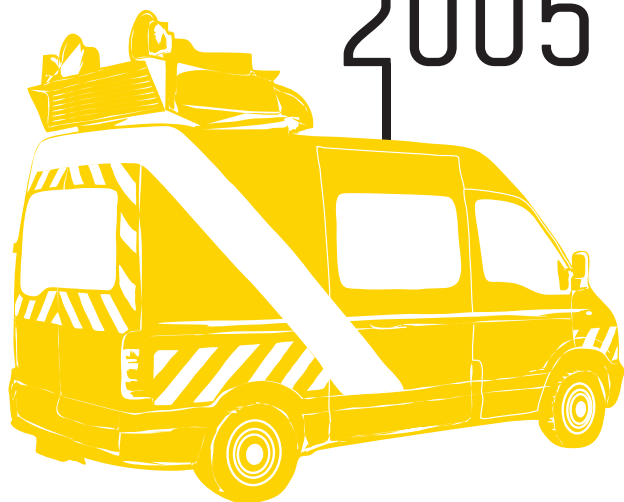




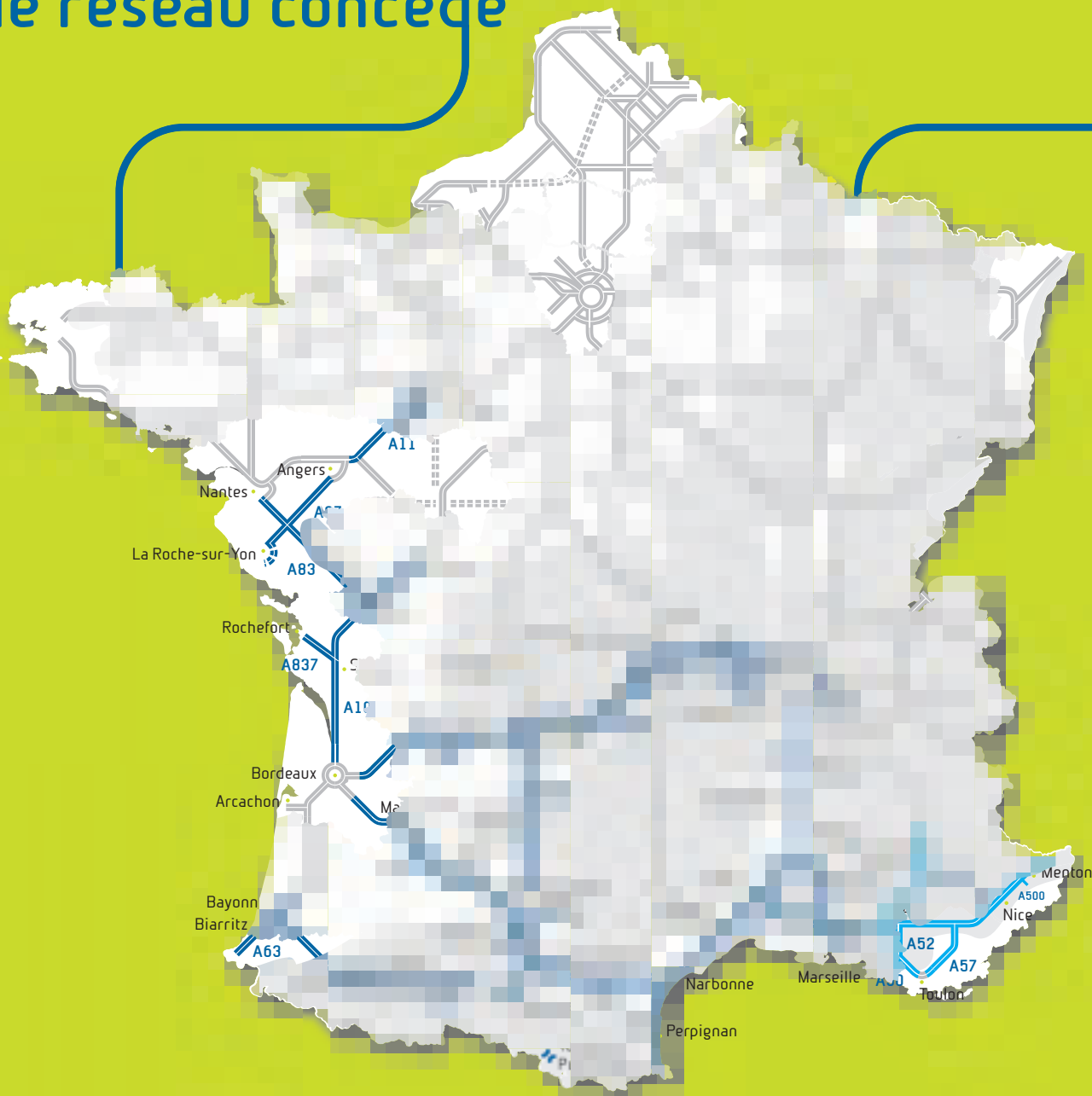
Rapport d'activité  
et de développement durable

2005



Partageons plus  
que l'autoroute

# 3 160 km de réseau concédé



RÉSEAU AU 31/01/06

== Autoroutes ASF en service    - - - - Autoroutes ASF en construction ou en projet    == Autoroutes ESCOTA en service

## SOMMAIRE

Profil .....	page 1
Message du Président .....	page 6
Interview du Directeur général .....	page 8
Gouvernement d'entreprise .....	page 10
Chiffres clés .....	page 14
Indicateurs développement durable .....	page 16

Stratégie .....	page 18
L'autoroute, nos savoirs et nos talents .....	page 21
Des moments de vie .....	page 31
Des points de vue sur les territoires .....	page 43
Les fruits de nos succès .....	page 53
Extrait des comptes consolidés .....	page 60
Reporting social et environnemental .....	page 63

## PROFIL 2005

En 50 ans, le groupe ASF est devenu le leader français de l'autoroute à péage avec 2 963 km en service au 31 décembre 2005. Il a bâti son développement sur la maîtrise de trois métiers: le financement, la construction et l'exploitation d'infrastructures de transport.

Le groupe ASF se veut une entreprise utile à toutes les parties prenantes à son activité, remplissant trois missions indispensables : réaliser des infrastructures sûres, pérennes, respectueuses de l'environnement et des riverains ; faciliter la mobilité des biens et des personnes en veillant à leur sécurité et leur confort ; participer à l'aménagement et au développement des territoires traversés.

Le réseau du groupe ASF possède une position stratégique : il bénéficie du dynamisme démographique du sud de la France et il constitue le trait d'union entre les péninsules Ibérique, italienne et l'Europe du Nord. De ce fait, le réseau est traversé par les flux économiques et touristiques européens, ainsi que par d'intenses trafics régionaux.

Le groupe ASF fonde sa stratégie de croissance durable sur trois piliers : la qualité de son réseau, les gisements de productivité, sa capacité à innover et à améliorer l'offre et la qualité de service à ses clients.

**11 380 ha**

DE PATRIMOINE VERT

**2 963 km**

D'AUTOROUTES EN SERVICE  
DONT 20 KM OUVERTS EN 2005

**2,5 mds €**

DE CHIFFRE D'AFFAIRES EN 2005

**333**

AIRES DE REPOS ET DE SERVICES

**3 160 km**

DE CONCESSION

**7 975**

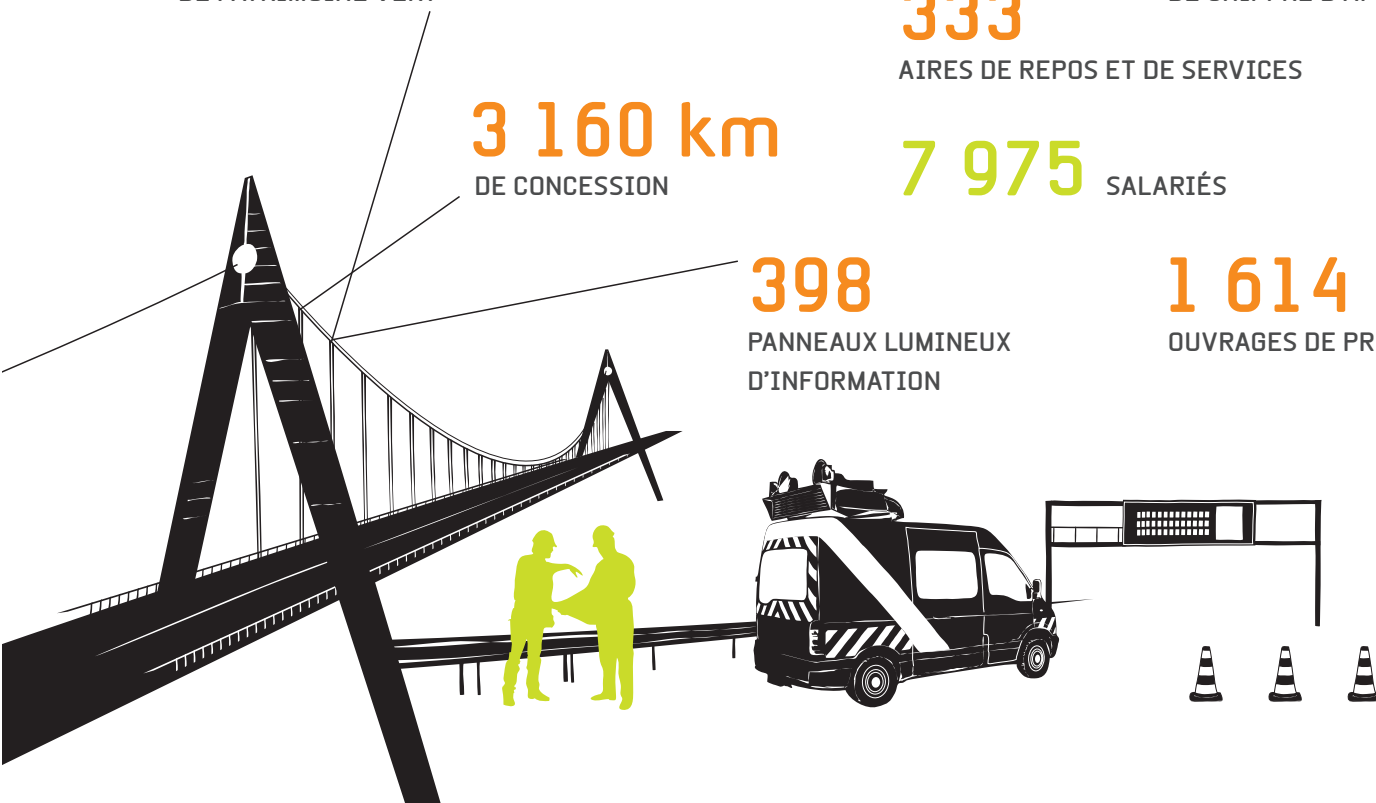
SALARIÉS

**398**

PANNEAUX LUMINEUX  
D'INFORMATION

**1 614**

OUVRAGES DE PROTECTION DES EAUX





En 2005,  
nous avons partagé...

... L'AUTOROUTE, NOS SAVOIRS ET NOS TALENTS,

---

Le 14 janvier 2005, l'ouverture de la section **Les Essarts/La Roche-sur-Yon** prolonge la section Angers/Cholet/Les Essarts. Avec ses 112 km, l'A87 constitue désormais l'accès le plus direct et le plus sûr au littoral vendéen.

---

Les travaux de **rénovation des viaducs de Chasse et du Rhône** ont débuté le 12 septembre sur l'A7. Il s'agit de chantiers d'envergure par leur durée (neuf mois) et leur impact sur la circulation.

---

Le 11 novembre, le groupe ASF a remporté l'**exploitation du boulevard périphérique nord de Lyon**. Le Grand Lyon a fondé son choix sur la compétence du Groupe en matière d'exploitation de la route et de gestion du télépéage, et aussi sur l'expertise d'ESCOTA dans le domaine des tunnels urbains.

---

ESCOTA poursuit la mise aux **nouvelles normes de sécurité des tunnels du contournement de Nice** sur l'A8. Des travaux sont effectués de nuit pour limiter la gêne.





## ... DES MOMENTS DE VIE,

---

ASF poursuit son expérimentation de **régulation dynamique des vitesses sur l'A7**. Cette fois, 250 km d'autoroutes ont été concernés, avec des résultats encourageants : fluidité du trafic améliorée et accidentologie en baisse.

---

Depuis mai, ASF propose **un produit télépéage sur mesure** pour ses clients occasionnels : Temps libre. Le client paye les frais de gestion mensuels uniquement les mois pendant lesquels il a utilisé son télépéage.

---

ASF et ESCOTA ont renouvelé quarante et un contrats d'exploitation de stations-service, de boutiques et restaurants sur aires. Cette mise en concurrence a permis de sélectionner des opérateurs offrant **la meilleure qualité de services au meilleur prix** pour les consommateurs.





## ... DES POINTS DE VUE SUR LES TERRITOIRES,

---

En 2005, le tri sélectif a progressé sur les réseaux ASF et ESCOTA : huit aires proposent aux clients de faire ce geste citoyen et vingt et un districts assurent **le tri sélectif des déchets** résultant de leur propre activité et du ramassage sur le tracé (ferrailles, pneumatiques, plastiques...).

---

Succès pour le Forum des observatoires A20 et A89 qui s'est tenu le 20 octobre à Brive. Universitaires, élus, entrepreneurs, acteurs publics ont pu débattre **des retombées socio-écono-**

**miques et des impacts environnementaux** de l'autoroute sur les territoires.

---

ASF et les offices du tourisme Sancy-Volcans associent leurs forces. Ils s'engagent à **promouvoir ensemble une destination touristique**, le massif du Sancy et les volcans d'Auvergne, et l'autoroute qui y mène : l'A89.





## ... ET LES FRUITS DE NOS SUCCÈS.

---

En 2005, le **Groupe partage les fruits de la croissance** avec ses salariés et ses actionnaires. Outre la performance du titre ASF, le taux de distribution du dividende passe de 49 % à 60 % du résultat net et un nouveau dispositif d'épargne dynamique est proposé aux salariés du Groupe.

---

Après une longue négociation avec les organisations syndicales, un accord a été signé en juin. Il porte sur l'évolution de l'organisation du travail au péage et sur le statut des

personnels postés et modulés. Cet accord permettra, dès 2006, d'adapter la présence des personnels du péage aux besoins du trafic. La souplesse induite conduit à **une baisse significative de l'emploi précaire**.

---

Le « **Coup de pouce à l'innovation** » est un concours interne visant à stimuler la capacité d'innovation des salariés du Groupe. En 2005, cinq trophées récompensent des projets dans les domaines du péage, de la viabilité et des structures techniques.



A pixelated portrait of Bernard Val, a man with a mustache wearing a dark blue suit and a light blue tie, set against a background of wood paneling. The image has a low-resolution, dithered appearance.

# le message du président

**BERNARD VAL** Président du conseil d'administration

“

NOUS SOMMES FIERS D'AVOIR FAIT CE BEAU PARCOURS ET ENTHOUSIASTES À L'IDÉE D'ÉCRIRE UNE NOUVELLE PAGE DE L'HISTOIRE D'ASF.”



---

Après un demi-siècle d'existence, le groupe ASF peut être fier de son parcours. Il est devenu le leader français de l'autoroute à péage avec une concession de 3 160 km. Il a bâti son développement sur la maîtrise de trois métiers : le financement, la construction et l'exploitation d'infrastructures de transport.

Regardons dans le rétroviseur : en 1957, naît la société de l'autoroute de la vallée du Rhône qui deviendra Autoroutes du Sud de la France en 1973. En 1994, ESCOTA devient filiale d'ASF. En 2002, l'Etat ouvre le capital d'ASF. En juin 2005, le gouvernement annonce la cession de sa participation dans les sociétés d'autoroutes. À la fin de l'année, il choisit VINCI comme repreneur d'ASF.

Avec l'intégration en marche du groupe ASF au sein de VINCI, une page se tourne et un nouveau chapitre passionnant reste à écrire. ASF arrive confiant dans ce grand groupe, en apportant sa valeur, son savoir-faire, son expérience, son dynamisme et surtout ses femmes et ses hommes qui ont fait son succès et qui vont maintenant participer à un projet industriel ambitieux, cohérent et équilibré dans lequel ils pourront s'épanouir pleinement.

Au terme du processus de privatisation, le nouvel ensemble VINCI-ASF sera le leader européen de la concession d'infrastructures de transports et le premier groupe mondial intégré de concession-construction.

Ce nouvel ensemble s'appuie sur un projet industriel mûri entre le management d'ASF et de VINCI depuis l'accord de coopération signé en juin 2004.

Tirant profit de ses atouts (diversité et complémentarité des compétences, étendue du réseau, solidité financière...), ce nouvel ensemble pourra se développer dans un contexte où la rareté de la ressource financière publique et l'importance de besoins en infrastructures conduisent les maîtres d'ouvrage publics en France et en Europe à recourir de plus en plus aux partenariats publics privés (PPP).

Concrètement, le projet industriel de ce nouvel ensemble s'articule autour de trois axes principaux :

- se renforcer sur le marché porteur des PPP et de la concession en France et à l'international ;
- enrichir notre offre de services et anticiper les nouveaux besoins en matière de mobilité ;
- s'affirmer en France, puis en Europe, comme un partenaire de référence pour les collectivités publiques, au service de l'aménagement du territoire et des équipements publics.

Le groupe ASF est en ordre de marche pour rejoindre le pôle Concessions de VINCI et jouer un rôle majeur dans la réussite de ce projet industriel simple et logique. Ensemble, nous avons à cœur de créer un pôle puissant aux multiples atouts pour conforter les positions de Vinci Concessions en Europe.

J'ai une grande confiance dans notre capacité commune à porter ce beau projet partagé.



**BERNARD VAL**

Président du conseil d'administration du groupe ASF



# l'interview du directeur général

JACQUES TAVERNIER Directeur général

“

2005, UNE ANNÉE CONTRASTÉE  
MAIS PONCTUÉE DE BEAUX SUCCÈS.”

---

### QUEL REGARD PORTEZ-VOUS SUR L'ANNÉE 2005 ?

L'année 2005 a été contrastée. La morosité économique et l'envolée des prix des carburants ont affecté la croissance du trafic (+1,1 % pour le Groupe). Nous n'avons pas été épargnés par les événements climatiques, les accidents et les manifestations. Malgré ces turbulences, nous avons gardé le cap et prouvé la robustesse de notre modèle économique puisque les résultats sont au rendez-vous (+11,2 % pour le résultat net part du Groupe). L'année a également été ponctuée de beaux succès : le lancement du projet d'autoroute ferroviaire Perpignan/Luxembourg dans lequel ASF joue un rôle moteur ; la victoire dans l'appel d'offres pour l'exploitation du boulevard périphérique nord de Lyon, avec notre filiale Openly, qui nous permet de prendre position sur le marché porteur des collectivités territoriales. Côté réseau, l'A89 Bordeaux/Clermont-Ferrand continue sa progression, ce qui nous permet d'envisager son achèvement à l'horizon 2012, avec la concession de la section Lyon/Balagny. Sur le plan social, les négociations dans la filière « péage » ont permis la mise en place d'une organisation plus réactive, adaptée aux évolutions du trafic tout en réduisant l'emploi précaire. Mais l'événement majeur de l'année, c'est bien sûr la privatisation du Groupe, l'Etat ayant décidé de vendre ses parts à VINCI. Une page se tourne et une nouvelle histoire passionnante commence, celle de VINCI/ASF leader mondial intégré de concession-construction.

---

### QUELLE SERA LA PLACE DU GROUPE ASF AU SEIN DE VINCI ?

Nous arrivons dans ce grand groupe avec confiance, convaincus que nos points forts (ancrage régional, capacité d'innovation, professionnalisme...) seront autant d'atouts pour VINCI Concessions. Le projet industriel est clair : ASF et ESCOTA conservent leurs autonomies opérationnelles et conjuguent leurs forces avec celles des autres sociétés de VINCI Concessions, afin de mieux servir nos clients, dégager des synergies, améliorer les résultats et gagner de nouveaux marchés. Ce nouvel ensemble, puissant et diversifié, dispose aujourd'hui de tous les atouts pour s'imposer dans le développement de concessions nouvelles. L'addition de nos portefeuilles de concessions représente une extraordinaire carte de visite, variée et étendue, et nos équipes forment un vaste réservoir de compétences et d'expertises.

---

### VOTRE DÉMARCHE DÉVELOPPEMENT DURABLE VA-T-ELLE ÊTRE BOULEVERSEE PAR CETTE NOUVELLE DONNEE ?

Le développement durable constitue un des fondements de notre stratégie, il reste l'élément fédérateur de nos actions car il reprend les exigences de notre mission de service public.

Depuis de nombreuses années, ASF et ESCOTA œuvrent pour le désenclavement des territoires et la mobilité des personnes et des biens dans le respect de l'environnement. Elles revendiquent un rôle d'« entreprises d'utilité publique ». Notre démarche développement durable a été formalisée en 2002 à travers un plan de progrès en 21 actions touchant tous les domaines de notre activité. Aujourd'hui, plus de la moitié de ce programme est réalisée. Reconnaissance supplémentaire de notre implication dans le développement durable, nous avons intégré des indices éthiques de référence internationale (FTSE4Good, Ethibel Pioneer...).

---

### COMMENT ENVISAGEZ-VOUS L'ANNÉE 2006 ?

Des rendez-vous importants nous attendent. La négociation de notre contrat d'entreprise pour la période 2007/2011 sera déterminante pour notre avenir, car il définit notre programme d'investissement et notre politique tarifaire. Au deuxième semestre, la Direction de l'infrastructure va être progressivement mise en place, elle va constituer un réservoir d'experts pour mener à bien nos chantiers de construction et d'amélioration du réseau. A l'automne, nous lancerons le télépéage poids lourds, nouveau service moderne et performant pour nos clients transporteurs. En fin d'année, nous engagerons notre nouveau plan de progrès triennal de développement durable. Mais notre priorité en 2006 sera de réussir l'intégration d'ASF dans VINCI Concessions afin que le nouvel ensemble exprime pleinement ses potentialités en termes de synergies, de nouveaux services et de développement.

---

### QUELLE EST VOTRE VISION DE L'AVENIR ?

Nous allons nous concentrer sur notre cœur de métier : l'exploitation d'infrastructures de transport. Dans ce cadre, nous avons une stratégie de croissance durable fondée sur trois axes : proposer de nouveaux services à nos clients, maintenir l'attractivité et la qualité de notre réseau autoroutier, optimiser son exploitation afin de réaliser des gains de productivité sans réduire la qualité du service. D'une manière générale, notre environnement va être de plus en plus exigeant. Nos clients sont très attachés à la qualité du service offert. L'Etat concédant, ayant renforcé notre cahier des charges dans le cadre du processus de privatisation, aura quant à lui à cœur de veiller, de manière encore plus stricte, à l'exécution de nos engagements et au contrôle de la qualité. Enfin, dans un monde très concurrentiel, il nous faudra être les meilleurs pour remporter de nouvelles concessions et des partenariats public-privé. VINCI, renforcé par le groupe ASF, a tous les atouts pour relever ce défi.



## NOS RESPONSABILITÉS ENVERS LES PARTIES PRENANTES

PARTIES PRENANTES	LEURS ATTENTES	NOS RÉPONSES : quelques zooms sur 2005
<b>ÉTAT CONCÉDANT</b>	Respect des principes fixés dans la convention de concession et des engagements du contrat de Groupe.	Suivi du contrat, comités techniques, réunions et visites techniques avec les services de l'État.
<b>COLLECTIVITÉS LOCALES</b>	Concertation sur les projets, contribution au développement économique local et partenariats, prise en compte des besoins de desserte.	Présence locale : huit entités régionales et trente-six districts, quatre directions d'opérations. Concertation et information : réunions en communes, cinq comités de suivi sur A89, un comité sur A87, enquêtes publiques (A9, A645, aires A62...). Mise en service de nouveaux ouvrages de desserte : demi-diffuseur de Laghet en partenariat. Retour d'expérience : finalisation de cinq bilans environnementaux (trois bilans après un an d'exploitation et deux après cinq ans).
<b>RIVERAINS, SOCIÉTÉ CIVILE, COMMUNAUTÉ SCIENTIFIQUE</b>	Prévention des risques environnementaux et de santé publique, maintien de la qualité de vie, communication transparente sur les pratiques du Groupe.	Visites de chantiers : plus de 3 000 visiteurs sur les seuls tronçons de Périgueux et de Combronde (A89), journées portes ouvertes en région, téléthon, foires (Clermont-Cournon, La Roche-sur-Yon, Périgueux). Ouverture de la Maison ASF à Beauregard de Terrasson (accueil du public, exposition). Présentation de l'avancement des observatoires A20-A89. Participations aux colloques sur le bruit à Aix-en-Provence, au symposium international de l'eau à Cannes, au Sénat sur l'expertise environnementale des entreprises. Journée de sensibilisation de stagiaires de grandes entreprises de PACA à notre démarche développement durable.
<b>CLIENTS (véhicules légers et poids lourds)</b>	Sécurité, fluidité du trafic, qualité de services (confort...), justification du prix du péage, diversité des modes de perception du péage, contact clientèle identifié et accessible.	Huit enquêtes et baromètres de satisfaction (clients PL et VL). Forte croissance de l'activité du centre de contacts à distance Voie Directe. Diffusion d'une information routière en temps réel (Radio Trafic FM, nouveau réseau multiservice pour les tunnels de contournement de Nice et Monaco). Publication de documents de sensibilisation à la sécurité : <i>Journal de Mickey</i> , <i>Paru Vendu</i> , <i>Petit Futé</i> . Sensibilisation du public sur les aires (à Marguerittes sur le tri sélectif, à Vidauban avec <i>Youpi</i> sur la tortue d'Hermann).
<b>SOUS-CONCESSIONNAIRES (installations commerciales), FOURNISSEURS ET SOUS-TRAITANTS</b>	Attractivité des aires, reconnaissance de la qualité des prestations.	Échanges et demandes en matière de développement durable dans le cadre du renouvellement des contrats d'installations commerciales.
<b>AUTRES ACTEURS DU TRANSPORT</b>	Concertation pour des projets communs en faveur de la mobilité durable, développement de partenariats et échange de bonnes pratiques.	Contribution à des projets de mobilité durable (ferro-tage). Participation à des colloques pour identifier et diffuser les meilleures pratiques (IBTTA*, ASECAP**). Rôle actif de formateur dans les organismes de formation continue (développement durable, paysage, viabilité...).
<b>AGENCES DE NOTATION, INVESTISSEURS, ACTIONNAIRES</b>	Pérennité du Groupe, rémunération du capital investi, information fidèle et transparente sur les performances.	Prix «Fils d'Or» 2005 du meilleur service actionnaire du SBF 120. Intégration des indices socialement responsables : Ethibel Pioneer, FTSE4Good, ECPI Ethical Index Euro.

\* IBTTA : International bridge, tunnel and turnpike association.

\*\* ASECAP : Association européenne des concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages à péage.

Les règles mises en place par le Groupe, conformes au régime de gouvernement d'entreprise en vigueur en France, assurent un fonctionnement responsable et efficace, garantissant sécurisation et transparence.

## LE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

### PRINCIPES DE GOUVERNANCE

Le fonctionnement du Groupe s'articule sur des principes clairs de gouvernance du comité de direction et sur des règles bien établies. Les activités fonctionnelles, placées sous la tutelle du directeur général ou d'un directeur général délégué, peuvent ainsi apporter une vraie valeur ajoutée aux entités opérationnelles et aux filiales.

**Le comité de direction (CODI)**, présidé par le directeur général, se réunit deux fois par mois. Le président du conseil d'administration assiste au CODI quand il le souhaite. Le CODI a un rôle d'échanges et de préparation des décisions sur les thèmes stratégiques et transversaux du Groupe. Il permet au directeur général d'arrêter les grandes décisions.

**Les comités spécialisés** au nombre de cinq (développement, financier, exploitation, social et investissement) traitent des sujets spécifiques qui ne concernent qu'une partie des membres du CODI. Ces derniers sont tenus informés des sujets traités et des décisions prises.

À la demande de la direction générale, l'audit interne a mené en 2005 des missions d'audit dans différents domaines d'activité d'ASF et d'ESCOTA.

### ORGANISATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le groupe ASF suit les recommandations du rapport Bouton. Il a mis en place une organisation qui respecte les principes actuels préconisés en termes de gouvernement d'entreprise. La composition du conseil d'administration est en cohérence avec la présence d'un actionnaire public majoritaire et l'ouverture du capital depuis mars 2002 (voir page 13 : composition du conseil d'administration jusqu'au 9 mars 2006).

Le Conseil d'administration de la société a adopté un règlement intérieur qui inclut une charte de l'administrateur précisant les droits et devoirs des administrateurs d'ASF. Il a décidé de procéder à une évaluation de son propre fonctionnement réalisée par un prestataire extérieur, et sous la direction d'un administrateur indépendant. La synthèse de cette évaluation menée entre décembre 2004 et février 2005 a été présentée aux administrateurs en mai 2005.

Trois comités spécialisés (voir tableau) exercent leur action sous la responsabilité du conseil d'administration.



### FRÉQUENCE DES RÉUNIONS ET TAUX DE PARTICIPATION EN 2005

	NOMBRE DE RÉUNIONS	TAUX DE PARTICIPATION
Conseil d'administration	6	79 %
Comité d'audit	5	88 %
Comité des rémunérations	2	57 %
Comité de la stratégie et des engagements	4	85 %



# le comité de direction



## 9 MEMBRES

❶ **Bernard Val,**  
Président du conseil d'administration

❷ **Jacques Tavernier,**  
Directeur général

❸ **Alain Robillard,**  
Directeur général délégué chargé du  
développement et de la construction

❹ **Bernard Gardelle,**  
Directeur de la communication

❺ **Doris Chevalier,**  
Directeur du développement

❻ **Jean-Jacques Bancel,**  
Directeur financier

❼ **Philippe-Emmanuel Dausy,**  
Directeur général délégué chargé de  
l'exploitation

❽ **Jean-Marc Denizon,**  
Directeur général délégué, Président  
directeur général d'ESCOTA

❾ **Yann Charron,**  
Secrétaire général et directeur  
des ressources humaines

#### LE CONSEIL D'ADMINISTRATION JUSQU'AU 9 MARS 2006

Jusqu'au 9 mars 2006, le conseil d'administration de la société comptait seize membres. Bernard Val, président ; Michel Charasse ; Philippe Dumas, représentant permanent d'Autoroutes de France ; Antoine Zacharias, représentant permanent de la société VINCI. Administrateurs indépendants\* : Hubert du Mesnil ; Bernard Maurel ; Gérard Payen ; Michel Davy de Virville ; Pierre-Henri Gourgeon. Représentant l'État : Jean-Louis Girodolle, Hugues Bied-Charreton, Chantal Lecomte, André Crocherie, Magali Debate. Représentant les salariés actionnaires : Alain Barkats et Jacques Thoumazeau.

Secrétaire du conseil d'administration : Benoîte de Fonvielle. Patrice Parisé, directeur général des routes, commissaire du gouvernement, ou Pierre Denis Coux, commissaire du gouvernement adjoint, et Elisabeth Kahn, contrôleur d'État, assistent avec voix consultative, aux séances du conseil d'administration.

\* Administrateurs indépendants au sens où ils n'entretiennent, avec le Groupe ASF, ses actionnaires ou ses dirigeants, aucune relation qui puisse compromettre l'exercice de leur liberté de jugement.

#### LE CONSEIL D'ADMINISTRATION À COMPTER DU 9 MARS 2006

À compter du 9 mars 2006, VINCI est devenu l'actionnaire majoritaire de la société. En conséquence, la composition du conseil d'administration a été modifiée pour tenir compte de ce changement.

Les membres du conseil d'administration sont désormais les suivants. Président : Bernard Val, président d'ASF et président de VINCI Concessions. Jacques Tavernier, directeur général d'ASF et directeur général de VINCI Concessions. VINCI représentée par Antoine Zacharias, président de VINCI. VINCI Concessions représentée par David Azéma, directeur général délégué de VINCI Concessions. SNEL représentée par Xavier Huillard, directeur général de VINCI. SOCOFREG représentée par Christian Labeyrie, directeur général adjoint et directeur financier de VINCI. SEMANA représentée par Bernard Huvelin, vice-président du conseil d'administration de VINCI. Christian Bouvier. Gérard Payen, président d'International Water Federation. Représentant les salariés actionnaires : Alain Barkats et Jacques Thoumazeau. Secrétaire du conseil d'administration : Benoîte de Fonvielle.



#### LES INTERVENTIONS DU GROUPE ASF DANS UN CADRE CONTRACTUEL AVEC L'ÉTAT

Le Groupe finance, construit, entretient et exploite le réseau qui lui a été concédé en vertu de deux contrats de concession conclus avec l'État. Les contrats de concession d'ASF et d'ESCOTA ont été signés respectivement en 1961 et 1957. Depuis, ils ont été modifiés par avenants successifs approuvés par décret en conseil d'État. La durée actuelle de ces concessions s'étend jusqu'en 2026 pour le réseau ESCOTA et 2032 pour le réseau ASF.

Un cahier des charges est annexé à la convention de concession. Il détermine le détail des clauses

contractuelles techniques et financières relatives aux différentes opérations en concession et au niveau de qualité du service attendu. Les annexes techniques décrivent les caractéristiques propres à chaque infrastructure.

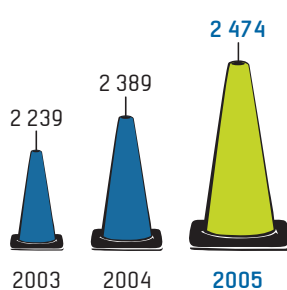
Le contrat de groupe et les deux contrats d'entreprise signés en mars 2002 formalisent les engagements pour une période de cinq ans (2002-2006), notamment dans les domaines environnemental et social. Le Groupe rend compte régulièrement de l'état d'avancement de ses contrats.

Les résultats enregistrés en 2005 confirment la pertinence du modèle économique d'ASF, présenté lors de son introduction en Bourse en 2002, et ce malgré un contexte défavorable lié à un trafic atone et à la hausse du prix des carburants. Les efforts d'ASF destinés à améliorer sa performance se poursuivront en 2006 au sein du pôle Concessions de VINCI. En termes de structure financière, ASF jouit d'une large marge de manœuvre, malgré les nouvelles contraintes définies par l'avenant signé avec la Caisse nationale des autoroutes.

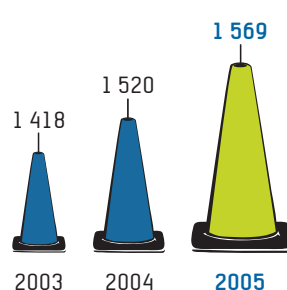
## CHIFFRES CLÉS

### INDICATEURS DE RENTABILITÉ (EN MILLIONS D'EUROS)

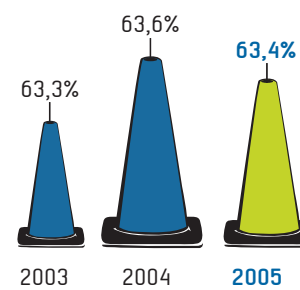
La marge brute d'exploitation s'inscrit à 63,4% contre 63,6% en 2004. Hors éléments non récurrents (frais d'honoraires liés à la privatisation, plan social exceptionnel lié au GIE autoroutes), la marge brute d'exploitation aurait atteint 64% fin 2005.



CHIFFRE D'AFFAIRES



RBE = CA - CHARGES D'EXPLOITATION\*



MARGE BRUTE D'EXPLOITATION = RBE / CA

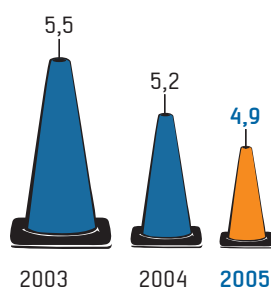
\* hors amortissements et y compris participation

### INDICATEURS DE STRUCTURE FINANCIÈRE

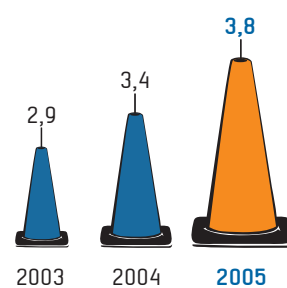
En approuvant, en octobre dernier, les conditions de modification de la convention technique de 1996 avec la Caisse nationale des autoroutes, le conseil d'administration d'ASF s'est engagé à respecter certaines contraintes concernant les ratios suivants.

**Le rapport de la dette financière nette au résultat brut d'exploitation (RBE)** ne doit pas excéder 7. Ce ratio poursuit son amélioration : au 31 décembre 2005, il était de 4,9 contre 5,2 à fin 2004.

**Le ratio du résultat brut d'exploitation sur les charges financières** doit rester supérieur à 2,2. Ce ratio de couverture (RBE/résultat financier hors intérêts intercalaires) a progressé à 3,8 en 2005 contre 3,4 en 2004.



DETTE FINANCIÈRE NETTE / RBE



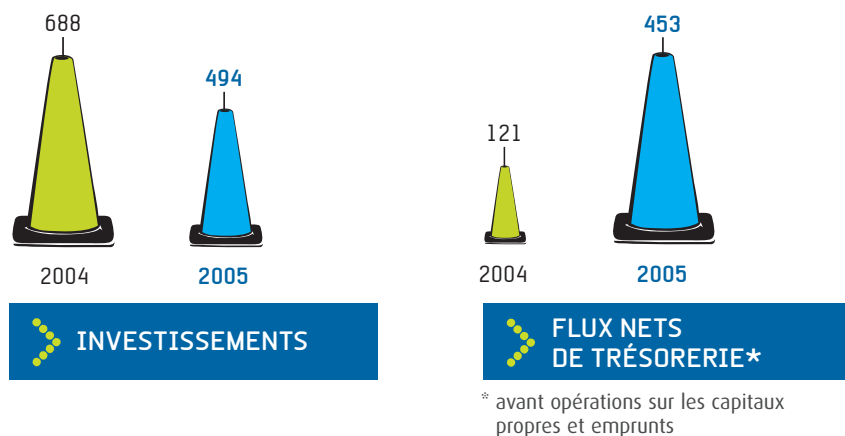
RBE / RÉSULTAT FINANCIER\*

\* hors intérêts intercalaires



## UTILISATION DES FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES (EN MILLIONS D'EUROS)

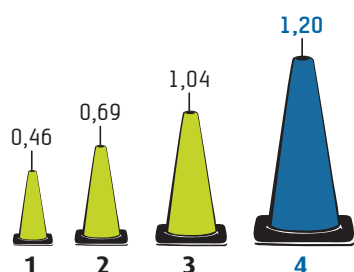
La croissance régulière des flux de trésorerie générée par l'activité des concessions ASF et ESCOTA se combine à une décroissance des flux d'investissement du fait de l'achèvement progressif de la construction des réseaux concédés. Cette croissance des flux de trésorerie disponibles après investissement, combinée à la capacité de ré-endettement théoriquement permise par l'amélioration permanente du résultat brut d'exploitation, détermine les capacités de distribution de dividendes.



	2004	2005
<b>CAPACITÉ D'AUTOFINANCEMENT AVANT IMPÔTS ET COÛT DE L'ENDETTEMENT</b>	<b>1 519</b>	<b>1 569</b>
+ Variation du BFR	(132)	(16)
+ IS	(139)	(207)
+ Intérêts financiers nets payés	(487)	(437)
+ Investissements d'exploitation nets	(688)	(494)
<b>= Cash Flow opérationnel</b>	<b>72</b>	<b>415</b>
+ Autres flux liés aux opérations de financement	49	37
<b>= Flux nets de trésorerie avant opérations sur les capitaux propres et emprunts</b>	<b>121</b>	<b>453</b>

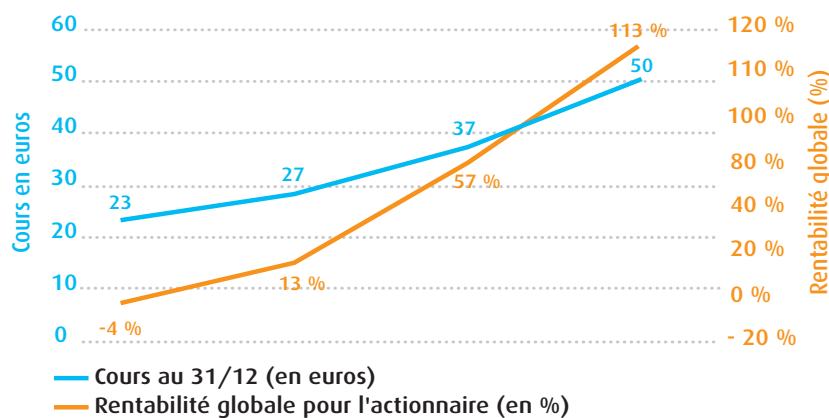
## POLITIQUE DE DIVIDENDES

La **politique de dividendes** a conduit depuis 2002 à une très forte croissance du dividende par action (+161 % entre 2002 et 2005). La **rentabilité globale pour l'actionnaire**, mesurée par la progression du cours de bourse depuis l'introduction de mars 2002 (plus-value), à laquelle s'ajoutent les dividendes distribués sur la période (rendement), atteint 113 % fin 2005.



- 1 - Sur exercice 2002 versé en juin 2003, 40 % du RN/action
- 2 - Sur exercice 2003 versé en mai 2004, 49 % du RN/action
- 3 - Sur exercice 2004 versé en mai 2005, 60 % du RN/action
- 4 - Sur exercice 2005 proposé à l'AG du 15 mai 2006, 63 % du RN/action

**DIVIDENDE NET PAR ACTIONS**  
(en euros)



**RENTABILITÉ GLOBALE POUR L'ACTIONNAIRE**  
(par rapport au prix d'introduction de 24 € en mars 2002)

Compte tenu de la nature de ses activités, et en cohérence avec les réflexions sectorielles menées avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes, le groupe ASF a choisi les indicateurs les plus pertinents pour illustrer sa démarche de développement durable. Ces indicateurs sont extraits ou élaborés à partir du reporting annuel mis en place par le Groupe et répondent également à son engagement de transparence.

# INDICATEURS

## développement durable

### COMMENTAIRES SUR QUELQUES INDICATEURS

#### Dépenses pour l'environnement

En 2005, les dépenses de protection de l'environnement restent à un niveau élevé, tant pour les investissements sur autoroutes nouvelles et en service (59,6 M€, soit 11,6 % du total des investissements), que pour les dépenses récurrentes relatives à la maintenance et l'exploitation des dispositifs existants (28,7 M€).

#### Énergie consommée

Globalement, l'énergie consommée pour l'ensemble des activités du Groupe a diminué en 2005 par rapport à 2004, en cumulant :

- la forte réduction de consommation d'électricité (-4,5 %, soit 101,3 millions de kWh en 2005 contre 106,1 en 2004) ;
- la stagnation de la consommation d'énergie fossile (gaz, carburants et fuel oil domestique), soit 8 125 tonnes équivalent pétrole (Tep) en 2005, contre 8 100 Tep en 2004.

#### Émissions de gaz à effet de serre

En 2005, on estime à 25 202 tonnes de CO<sub>2</sub>, gaz à effet de serre, les rejets produits par la circulation du parc roulant du Groupe (engins et véhicules) et par le fonctionnement de ses installations (notamment chauffage et climatisation).

**Commentaires sur l'évolution depuis 2004 :** le chiffre 2005 est obtenu en utilisant les coefficients du *Bilan carbone Ademe, version 3.0*, avril 2005 à la place de la version 2.1 de décembre 2003 utilisée antérieurement. Les coefficients v.3.0 appliqués aux consommations 2004 auraient estimé une production de 25 127 tonnes de CO<sub>2</sub>. L'augmentation relative en 2005 est donc (hors effet des coefficients) de 0,3 %, inférieure à la progression des activités du Groupe (kilomètres en service ou kilomètres parcourus par les clients ou nombre d'équipements), ce qui revient, à périmètre constant, à une réduction d'environ 0,8 % rapportée aux kilomètres parcourus par les clients.

#### Consommation de produits phytosanitaires

En 2005, le Groupe a utilisé 4 287 litres d'insecticides et de fongicides, et 15 100 litres de désherbants pour le traitement de ses 11 380 ha d'espaces verts : soit 1,4 litre d'insecticides et de fongicides (réservés aux abords immédiats des installations les plus fréquentées

par les piétons) par kilomètre d'autoroute, et 5,2 litres de désherbants (réservés aux zones contiguës aux installations techniques dont l'accès interdit l'intervention mécanique) par kilomètre d'autoroute. À noter aussi que les produits utilisés ont une faible rémanence, de façon à réduire leur effet dans le sol à moins d'un mois et que plus de 80 % des insecticides et fongicides utilisés sont d'origine biologique (bouillie bordelaise à base de sulfate de cuivre pour les oliviers et *Bacillus Thurengiensis* pour le traitement contre la chenille processionnaire du pin). Une campagne de lutte contre la chenille processionnaire et la comptabilisation par ASF des quantités de produit utilisées par les sous-traitants chargés de certains de ces traitements expliquent l'augmentation de la consommation en 2005 par rapport à 2004.

#### Ouvrages de protection

Le programme d'équipement se poursuit. C'est notamment le cas dans le domaine du bruit avec 620 logements protégés cette année, dont 268 points noirs bruit (au titre du programme de rattrapage qui atteint 80 % d'avancement).

#### Effectifs

Si l'effectif global a diminué de 2,6 %, le nombre d'emplois stables (en CDI) est en augmentation légère. La réorganisation progressive de la filière péage permet ainsi de stabiliser les effectifs et de réduire les emplois précaires.

#### Sécurité

L'augmentation du taux de fréquence des accidents du travail résulte d'attitudes et de comportements inappropriés pendant l'activité. À l'inverse, le nombre d'accidents graves continue de diminuer.

#### Clients

Les accidents corporels et mortels sont en légère augmentation par rapport à 2004. Toutefois, l'accidentologie globale reste en très nette amélioration par rapport aux années antérieures 2002-2003 (21 % de tués en moins par rapport à 2003).

DONNÉES	UNITÉS	2002	2003	2004	2005
<b>PLAN DE PROGRÈS DÉVELOPPEMENT DURABLE</b>					
Actions engagées	Nb	/	6	17	20
<b>INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX</b>					
Formation à l'environnement	Heures	1 902	684	584	432
Dépenses pour l'environnement :					
- investissement/investissement total	%	9,85	8,84	7,53	11,6
- dépenses d'exploitation/Km en service	€/Km	6 406	6 648	9 356	9 678
<b>CONSOMMATION DE RESSOURCES</b>					
Eau	m <sup>3</sup> /10 <sup>6</sup> Kmp <sup>(1)</sup>	46,6	43,5	39,3	37,2
Matériaux de chaussées enrobés	Milliers de tonnes	1 430	906	1 240	1 360
Électricité	kWh/10 <sup>6</sup> Kmp <sup>(1)</sup>	3 364	3 341	3 290	3 107
Énergies fossiles	Tep <sup>(2)</sup> /10 <sup>6</sup> Kmp <sup>(1)</sup>	0,22	0,24	0,25	0,25
Installations photovoltaïques autonomes	Nb	1 680	1 694	1 722	1 764
<b>BIODIVERSITÉ</b>					
Ouvrages de passage pour la grande et la petite faune	Nb cumulé	193	258	313	316
Espaces verts	Ha cumulé	10 700	11 100	11 110	11 381
<b>REJETS</b>					
Gaz à effet de serre résultant de l'activité du Groupe (parc automobile et bâtiments)	Tonnes de CO <sub>2</sub>	20 146 <sup>(5)</sup>	23 254 <sup>(5)</sup>	25 127 <sup>(5)</sup>	25 202 <sup>(5)</sup>
Consommation de produits phytosanitaires pour les dépendances vertes	Litre/ha	1,28	1,26	1,47	1,73
Ouvrages de protection de la ressource en eau (bassins et fossés)	Nb cumulé	1 327	1 427	1 531	1 614
Longueur d'autoroute où les ressources en eau sont protégées (soit par protection naturelle, soit par des ouvrages adaptés à la vulnérabilité)	Km cumulé	1 779	1 855	2 030	2 068
Accidents impliquant des matières dangereuses	Nb	3	2	7	11
<b>BRUIT</b>					
Logements protégés dans l'année (tous riverains dont PNB <sup>(3)</sup> )	Nb	145	664	612	620
Avancement du programme résorption des PNB <sup>(3)</sup>	% cumulé	22	45	62	80
<b>DÉCHETS</b>					
Déchets non dangereux	Tonnes	Ind. <sup>(4)</sup>	8 174	8 657	9 270
Déchets dangereux	Tonnes	Ind. <sup>(4)</sup>	136	126	116
Taux de valorisation (matière et énergétique)	%	Ind. <sup>(4)</sup>	25	34	36
Districts équipés pour la collecte sélective	%	8	20	30	58
<b>INDICATEURS SOCIAUX</b>					
<b>EFFECTIFS, RÉMUNÉRATIONS ET CHARGES SOCIALES</b>					
Effectif total au 31 décembre	Nb	8 214	8 258	8 190	7 975
En CDI	Nb	7 179	7 219	7 217	7 234
En CDD	Nb	1 035	1 039	973	741
Répartition hommes/femmes	%	57 / 43	57 / 43	56 / 44	56 / 44
Taux d'emploi de travailleurs handicapés	%	6,51	6,86	6,83	6,99
Embauches en CDI sur l'année	Nb	365	267	225	260
Postes de cadres pourvus en interne (ASF)	%	69	47	58	61
Licenciements	Nb	51	84	50	51
Rémunération moyenne annuelle brute	€	25 655	26 428	27 755	28 982
Intéressement distribué au titre de l'exercice (brut)	K€	7 686	7 873	4 422	4 124
Participation* distribuée au titre de l'exercice	K€	5 269**	14 535	17 579	20 413*
<b>CONDITIONS D'HYGIÈNE ET DE SÉCURITÉ</b>					
Taux de fréquence des accidents du travail (nombre d'accidents avec arrêt/millions d'heures travaillées)		18,82	19,88	15,61	18,62
Taux de gravité des accidents du travail (nombre de jours perdus/milliers d'heures travaillées)		0,65	0,69	0,66	0,60
Accidents en intervention sur le tracé	Nb	10	10	7	7
Accidents de circulation impliquant des véhicules du Groupe	Nb	203	260	135	131
Taux d'absentéisme global	%	7,15	6,92	6,56	5,75
<b>FORMATION</b>					
Dépenses de formation/masse salariale - Taux déclaré	%	2,91	2,83	3,01	3,20
Dépenses de formation/masse salariale - Taux réel	%			3,83	3,94
<b>RELATIONS PROFESSIONNELLES ET BILAN DES ACCORDS COLLECTIFS</b>					
Accords et conventions signés (ASF - ESCOTA - Groupe) sur l'année	Nb	10	10	13	18
<b>CLIENTS</b>					
Taux d'accidents corporels	Nb / 10 <sup>9</sup> Kmp <sup>(1)</sup>	47,31	37,66	38,91	42,61
Taux de personnes tuées	Nb / 10 <sup>9</sup> Kmp <sup>(1)</sup>	4,66	3,25	2,20	2,42
Réclamations instruites (tous motifs)	Nb	14 144	16 844	15 278	23 349
Indice global de satisfaction clients	Note / 10	7,8	7,8**	7,8	7,8

<sup>(1)</sup> Kmp = kilomètres parcourus par les clients. <sup>(2)</sup> Tep : tonne équivalent pétrole. <sup>(3)</sup> PNB : point noir bruit. <sup>(4)</sup> Ind. = indéterminé. <sup>(5)</sup> Actualisation de la donnée en utilisant les coefficients du *Bilan carbone ADEME, version 3.0, avril 2005* à la place de la version 2.1 de décembre 2003 utilisée antérieurement. \* Sous réserve de l'approbation des comptes par l'assemblée générale \*\*ASF.

En 2005, le groupe ASF a poursuivi son développement et préparé l'avenir, avec une stratégie fondée sur une double dynamique de croissance et de rentabilité, et le souci constant du long terme.

# STRATÉGIE

## Rentabilité et responsabilité

L'exploitation du boulevard périphérique nord de Lyon sera assurée par Openly, filiale d'ASF.

Dans un contexte économique défavorable, marqué notamment par l'envolée des prix des carburants et un tassement de la croissance du trafic, l'année 2005 a confirmé la pertinence des choix faits par le Groupe au moment de son introduction en bourse : augmentation de l'efficacité de son activité d'exploitation de réseau, maîtrise des coûts de son programme de construction, développement d'une réelle logique de service vis-à-vis de ses clientèles, et développement des concessions sans prise de risques excessive. Cette stratégie claire se fonde sur trois leviers de croissance.

**1 • Poursuivre l'extension et l'entretien du réseau** dans un souci constant d'optimisation des coûts, de qualité et d'intégration dans l'environnement humain et naturel. À l'issue de son programme de construction, le groupe ASF disposera d'un maillage entre les grandes agglomérations de la moitié sud de la France lui permettant de tirer le meilleur parti du dynamisme économique et de la croissance démographique de ces régions.

**2 • Optimiser l'exploitation du réseau en mettant l'homme au centre des priorités** : nouvelles technologies, innovation et services anticipant les besoins de l'exploitation de demain. L'année 2005 a été mise à profit pour consolider le dispositif qui permettra de poursuivre les gains de productivité. Les grands chantiers d'organisation (Direction Vallée du Rhône, Direction de l'infrastructure...), de modes opératoires (référentiel métiers, qualité...) ou de développement technique et commercial sont identifiés et les cibles connues.

**3 • Développer progressivement ses activités de concessionnaire d'infrastructures** en maîtrisant les risques et en s'appuyant sur son savoir-faire d'exploitant, en particulier sur le marché des collectivités locales et de l'urbain. La reprise après appel d'offres du boulevard périphérique nord de Lyon témoigne des capacités du Groupe à prendre position sur un marché en forte croissance.

## 3

## LEVIERS DE CROISSANCE

La stratégie du Groupe s'inscrit dans une démarche de responsabilité vis-à-vis des parties prenantes à son activité. En ce sens, sa politique audacieuse en matière de développement durable fonctionne tel un aiguillon permanent, et fixe la ligne d'action du Groupe. L'engagement d'ASF dans le projet de ferroutage Perpignan-Bettembourg (Luxembourg) illustre cette stratégie. La politique de développement durable du Groupe est plus largement développée dans le rapport fondateur développement durable 2003 (téléchargeable sur [www.asf.fr](http://www.asf.fr)).

#### EN 2006, LE GROUPE ASF VA POURSUIVRE SES EFFORTS DANS UN NOUVEAU CONTEXTE, CELUI DE LA PRIVATISATION

Celle-ci s'annonce prometteuse. Au terme du processus de privatisation, le nouvel ensemble VINCI-ASF sera le leader européen de la concession d'infrastructures de transport et le premier groupe mondial intégré de concession-construction. Ce nouvel ensemble s'appuie sur un projet industriel ambitieux issu des réflexions conjointes engagées entre le management d'ASF et celui de VINCI depuis l'accord de coopération signé en juin 2004.

## 20

## ACTIONS DU PLAN DE PROGRÈS DÉVELOPPEMENT DURABLE DÉPLOYÉES

Tirant profit de ses atouts (diversité et complémentarité des compétences, étendue du réseau, solidité financière), ce nouvel ensemble pourra se développer dans un contexte où la rareté de la ressource financière publique et l'importance de besoins en infrastructures conduisent les maîtres d'ouvrage publics en France et en Europe à recourir de plus en plus aux partenariats publics-privés (PPP). Concrètement, le projet industriel de ce nouvel ensemble s'articule autour de trois axes principaux :

■ mettre en commun les forces de VINCI et d'ASF au service d'un développement international sur le marché porteur des PPP et de la concession ;

■ tirer parti des complémentarités de compétences et de réseaux d'ASF et de VINCI en France pour améliorer l'offre de services, promouvoir l'innovation et développer les synergies entre les filiales du Groupe ;

■ s'affirmer en France, puis en Europe, comme un partenaire de référence pour les collectivités publiques, au service de l'aménagement du territoire et des équipements publics.



#### L'AVANCEMENT DE NOTRE PLAN DE PROGRÈS DÉVELOPPEMENT DURABLE (voir page 20)

Les engagements pris publiquement sont en bonne voie de réalisation. Sur les vingt et une actions inscrites dans le plan de progrès, dix sont dans les temps, voire en avance, six sont légèrement en retard et quatre nécessitent des engagements plus significatifs. Ce bilan est plutôt positif, malgré un plan de progrès ambitieux.

#### Des projets nouveaux concrétisent les engagements pris :

- en faveur de la multimodalité et de la « mobilité durable » (action 17) ; pour une meilleure intégration des autoroutes périurbaines (action 19) ;
- pour dynamiser nos politiques de valorisation foncière (action 21).

#### Deux actions voient leurs échéances repoussées :

l'action 7, liée à l'étude de la faisabilité et l'efficacité de la mise en place de modulations tarifaires, comporte de très nombreux aspects juridiques, économiques et d'éco-responsabilité. Cette action, stratégique pour l'ensemble du secteur, nécessite plus de deux ans de travail et se prolongera sur le prochain plan de progrès. Le groupe ASF est un contributeur essentiel mais la politique relative à la tarification routière reste du ressort de l'État.

La politique d'investissement sur autoroute en service (action 8) s'élabore en concertation avec la Direction générale des routes et sera concrétisée dans le prochain contrat d'entreprise 2007-2011. Cette action se poursuit donc sur 2006.



ÉTAT D'AVANCEMENT DU PLAN DE PROGRÈS  
DÉVELOPPEMENT DURABLE 2004-2006 AU 31/12/2005

2003 2004 2005 2006 2007

01	Engager une démarche de type « haute qualité environnementale » sur un projet pilote.		----- -----			
02	Développer le tri sélectif des déchets sur les sites (bâtiments administratifs et d'exploitation) et l'étendre progressivement sur les aires.	----- -----				
03	Diminuer les émissions atmosphériques liées aux déplacements en faisant évoluer les comportements et le parc.		----- -----			
04	Participer à des actions de promotion des véhicules propres.			----- -----		
05	Réaliser une étude pour mettre en évidence les attentes des différentes clientèles et leur manière de « consommer l'autoroute ».	----- -----				
06	Renforcer la vigilance et la présence en période de pointe, sur les aires qui le justifient, afin d'y améliorer la sécurité des personnes et des biens.		----- -----			
07	Engager des études sur la faisabilité et l'efficacité de la mise en place de tarifs de péage modulés pour réduire la congestion et pour tenir compte des nuisances des véhicules.		----- -----		[-----]	[-----]
08	Conduire une étude sur les paramètres (conditions de circulation et niveaux de service) qui doivent déclencher les investissements (élargissements) sur les autoroutes en service.		----- -----		[-----]	[-----]
09	Renforcer les mesures d'exploitation permettant de réguler le trafic sur les axes saturés (axes A7-A9 et sections périurbaines d'ESCOTA).	----- -----				
10	Revoir le dispositif d'entretiens individuels afin qu'il constitue un véritable outil de management et de gestion des carrières.		----- -----			
11	Mettre en place, pour le personnel de maîtrise d'encadrement, une gestion de carrière personnalisée, similaire à celle développée pour les cadres (parcours individuel d'intégration, revue annuelle, etc.).			----- -----		
12	Accompagner les actions externes de solidarité portées par le personnel afin de développer une culture de générosité.	----- -----				
13	Organiser et mettre en œuvre des « temps de dialogue » entre l'encadrement et le personnel sur deux sites pilotes.				ACTION SUSPENDUE	
14	Mettre en œuvre la Charte Sécurité Routière ASF/DSCR/CNAM et l'étendre à ESCOTA.		----- -----			
15	Concevoir et déployer le dispositif d'évaluation et de suivi des aptitudes du personnel intervenant sur le tracé.			----- -----		
16	Poursuivre le programme d'équipement et d'aménagement de l'infrastructure pour renforcer la sécurité des employés intervenant sur le tracé.	----- -----				
17	Participer aux réflexions nationales et régionales sur la mobilité durable et l'intermodalité ; promouvoir l'expertise du Groupe dans ces domaines.		----- -----			
18	Développer les contacts avec les acteurs locaux afin d'échanger sur les projets réciproques et renforcer l'ancrage du Groupe dans le tissu économique local.			----- -----		
19	Construire des partenariats avec les collectivités sur des projets de transport urbain, à l'interface autoroute/agglomération, en vue d'améliorer les déplacements et la circulation en ville.		----- -----			
20	Dans le cadre du renouvellement des contrats avec les installations commerciales présentes sur les aires, renforcer les actions de promotion des territoires traversés et du tourisme local.			----- -----		
21	Poursuivre la politique foncière de manière partenariale pour éviter la dégradation, et préserver la qualité des abords de l'autoroute.	----- -----				

-----|----- CHEMIN PARCOURU

..... CHEMIN À ACCOMPLIR

[.....] ACTION PROLONGÉE

20  
21



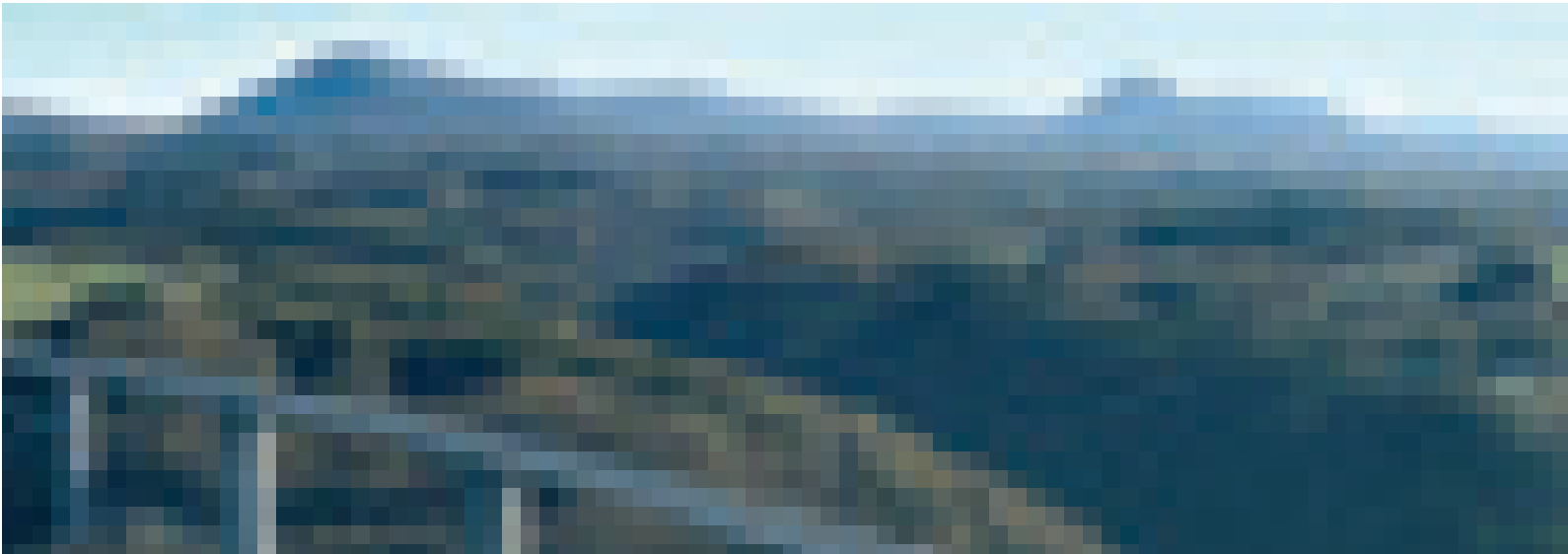
# l'autoroute

nos savoirs et nos talents

Avec 1 000 km d'autoroutes construits en dix ans, dont 173 km mis en service au cours des trois dernières années, ASF est un acteur majeur de l'aménagement du territoire. Ces liaisons nouvelles sont synonymes de désenclavement, de mobilité pour les personnes et les biens et sont autant de chances à saisir pour les territoires.

## LIAISONS NOUVELLES

### Un réseau qui s'étend



Le Viaduc de la Sioule sur l'A89 entre Sancy et Combronde : exceptionnel par ses dimensions (long de 990 m et culminant à 150 m), l'ouvrage l'est aussi par le panorama qu'il offre sur la chaîne des Dômes. Ouverture janvier 2006.

#### PARIS, PLAGES : LA VENDÉE, C'EST TOUT DROIT PAR L'A87 !

Janvier 2005 : l'ouverture de la section Les Essarts/La Roche-sur-Yon (20 km) marque une étape décisive pour l'autoroute A87. Ce chantier aura nécessité deux ans et demi de travaux, près de 100 millions d'euros d'investissements et mobilisé 500 professionnels en moyenne. Cette section a été livrée avec cinq mois et demi d'avance sur la date fixée par l'État, et ce malgré la réalisation des terrassements pendant deux hivers et seulement un été. Longue de 112,5 km, l'A87 relie Angers, Cholet et La Roche-sur-Yon. Elle facilite les échanges entre ces agglomérations en offrant des temps de parcours réduits et une sécurité routière accrue. Au niveau national, elle favorise le désenclavement de la région Pays de la Loire en améliorant l'accessibilité du Choletais, de la Vendée et d'une partie des Deux-Sèvres.

#### LANCEMENT DES TRAVAUX DU CONTOURNEMENT SUD DE LA ROCHE-SUR-YON (A87)

Cette section de 16 km est le chaînon qui manquait à l'A87 Angers/La Roche-sur-Yon. Ce contournement sud de la capitale vendéenne reliera totalement Paris aux Sables d'Olonne

par un itinéraire continu à 2 x 2 voies. Il constituera aussi une rocade urbaine, libre de péage, autour de La Roche-sur-Yon. 2005 a été l'année de la finalisation de la géométrie du projet, de l'enquête publique de la loi sur l'eau, du diagnostic archéologique, de la déviation des réseaux de communication. La mise en service de cette section est fixée au plus tard à la fin de l'année 2008.

#### L'A89 BORDEAUX/CLERMONT-FERRAND DANS LA DERNIÈRE LIGNE DROITE

**Section Terrasson/Brive nord (10 km) :** sur la partie corrézienne, les nombreux ouvrages d'art exceptionnels (viaduc Vézère-Corrèze, franchissement de la RD 901, tranchée couverte de Gumond et viaduc du Maumont) ont nécessité une organisation sans faille, afin de respecter les délais. Les contraintes géologiques avec des traitements spécifiques ont demandé de gros moyens humains et matériels pour assurer la maîtrise technique et financière de ce chantier.

**Section St-Julien-Sancy/Combronde (52 km) :** à l'extrémité est, au cœur de l'Auvergne, cette section aura représenté un défi. Altitude, intempéries hivernales, volume des déblais,





**INTERVIEW DE JEAN-FRANÇOIS DUBOURG,  
MAIRE DU MONT-DORE, PRÉSIDENT DE L'ORGANISME  
LOCAL DE TOURISME SANCY-VOLCANS**

#### COMMENT JUGEZ-VOUS L'ARRIVÉE DE L'A89 ?

C'est un formidable tremplin pour notre développement économique et touristique. Grâce à elle, l'Auvergne devient un véritable carrefour autoroutier. Je suis particulièrement admiratif de la rapidité de construction de l'A89 : tout juste dix ans pour construire 306 km sur un total de 340.

#### QU'ATTENDEZ-VOUS CONCRÈTEMENT DE L'AUTOROUTE ?

Très clairement, plus de touristes en provenance d'Aquitaine, du Centre et d'Ile-de-France. Car l'A89 présente le double intérêt de mettre le Mont-Dore à 4 heures de Paris et à 3 h 20 de Bordeaux. Grâce à cette nouvelle donne, la saison 2006 s'annonce excellente !

multiplication des ouvrages d'art et impératifs écologiques auront nécessité une mobilisation sans relâche pour livrer dans les temps cette autoroute. Le clavage du tablier du viaduc de la Sioule, ouvrage majeur de l'A89, aura été à lui seul un véritable challenge en ce début d'été 2005. Cette section remarquablement intégrée qui déroule son ruban du Parc des volcans jusqu'au massif du Sancy a été mise en service le 11 janvier 2006, en même temps que la section Terrasson/Brive nord. À cette date, 90% de l'A89 sont ouverts à la circulation.

**Thenon/Terrasson : objectif 2008.** Année de déblocage avec, le 12 juillet 2005, la déclaration d'utilité publique de

la section Thenon/Terrasson (18 km) qui parachèvera l'autoroute entre Bordeaux et Clermont-Ferrand. Elle comporte trois ouvrages d'art non courants et dix-neuf ouvrages courants. Les achats de terrains et les travaux préparatoires ayant déjà été réalisés, les travaux en grande masse ont été lancés sans délai. Les pistes d'accès et les déviations de routes départementales sont achevées. Les entreprises ont attaqué le gros terrassement et les ouvrages courants. Déjà, les premières piles s'élèvent sur le viaduc de l'Elle. Afin de répondre aux besoins d'information des riverains, la direction d'opérations de Périgueux a installé une permanence à Beaugard.

#### LES OUVERTURES PRÉVUES DE NOUVELLES SECTIONS

AUTOROUTE	KILOMÈTRES	DATE PRÉVUE DE MISE EN SERVICE	BUDGET D'INVESTISSEMENT 2002-2006 EN M€ H.T. (VALEUR 2001)
<b>AVENANT 7</b>			
<b>A89</b>			
Thenon/Terrasson	18	Mi-2008	135
A71/A72	7	DUP* + 5 ans	
Brive nord/St Germain-les-Vergnes	16	Ordre de service de la Direction des routes	5
<b>A87</b>			
Angers/Murs Erigné	7	DUP* + 5 ans	3,2
<b>A75</b>			
Contournement est de Béziers (A9)	6	2009	7
<b>A9</b>			
Dédoublement de l'A9 au droit de Montpellier		DUP* + 6 ans	**
<b>A64</b>			
Brisous/A63	11	Autorisation administrative +5 ans	0
<b>Total avenant 7</b>	<b>65</b>		<b>150</b>
<b>AVENANT 8 (signé le 16/07/2003) amendé par l'avenant 10 (signé le 5/11/2004)</b>			
<b>A87</b>			
Contournement sud de la Roche-sur-Yon	16	Fin 2008	40
<b>Total général</b>	<b>81</b>		<b>190</b>

Travaux et investissements de construction prévus dans le contrat de concession et le contrat d'entreprise 2002-2006 d'ASF. \* DUP : Déclaration d'utilité publique. \*\*Les investissements à engager au titre de la réalisation du contournement de Montpellier sont comptabilisés dans le budget 2002-2006 d'investissements complémentaires sur autoroutes en service (ICAS).

Le réseau du groupe ASF constitue un patrimoine de qualité qu'il convient de préserver et mieux encore d'améliorer. ASF et ESCOTA effectuent chaque année des investissements de construction sur autoroutes en service destinés à faire évoluer l'infrastructure. Ils concernent des élargissements, des extensions de gares de péage, d'aires. En 2005, le groupe ASF a investi à ce titre 186,2 M€. Parallèlement, le Groupe a engagé 73,5 M€ de dépenses d'entretien destinées à compenser les dégradations résultant de la circulation, du vieillissement ou de phénomènes naturels.

## AUTOROUTES EN SERVICE

### Un réseau qui s'adapte



Opération de perçage pour la mise en place des glissières de sécurité (viaduc du Rhône, A7).

#### TROIS VIADUCS RÉNOVÉS POUR PLUS DE CONFORT ET DE SÉCURITÉ

Le 12 septembre 2005 marque la mise en travaux des viaducs de Chasse et du Rhône nord et sud situés sur l'A7, entre Ternay et Vienne. Ce vaste chantier durera neuf mois. Au programme : remise à neuf des chaussées, remplacement d'écrans anti-bruit, jonction des tabliers pour le viaduc de Chasse, changement des glissières et réfection des caniveaux pour les viaducs du Rhône. La première phase s'est déroulée de septembre à Noël 2005 et n'a pas entraîné de perturbations majeures. Le plan de gestion trafic élaboré avec les pouvoirs publics a montré son efficacité. Parallèlement, ASF a mis sur pied un dispositif d'information trafic en temps réel. Un site internet dédié ([www.asf.fr/a7](http://www.asf.fr/a7)) vient compléter les informations diffusées sur les panneaux lumineux et sur Radio Trafic FM 107.7. Ces chantiers d'envergure représentent un investissement de 13 M€ financés par ASF. Ils mobiliseront plus d'une vingtaine d'entreprises.

#### DEUX ÉCHANGEURS SUPPLÉMENTAIRES FINANCÉS PAR LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Le 20 juin 2005, l'A87 Angers/La Roche-sur-Yon s'est enrichie d'un nouvel échangeur à La Verrie. Il a été financé par le conseil général de Vendée et réalisé par ASF dans un délai record, tant dans les études et les procédures (vingt mois) que dans les travaux (dix mois). Cet échangeur permet de relier l'A87 à la RN160 et de desservir les communes du bocage vendéen. Ajouté à l'aménagement de la rocade du Bocage vers Fontenay-le-Comte, il irrigue certains secteurs jusque-là mal reliés au réseau autoroutier, notamment Pouzauges et La Chataigneraie, où les entreprises ont besoin de conditions de transport optimales.

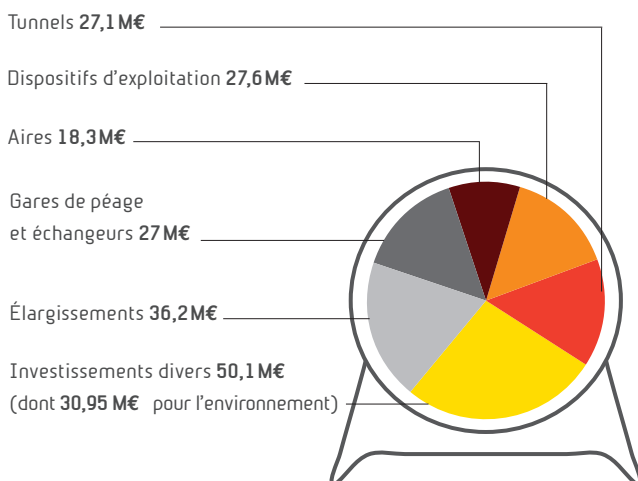
Le demi-diffuseur de Laghet sur l'autoroute A500, ouvert le 9 mars 2005, permet d'améliorer les liaisons entre Monaco et le littoral d'une part, et entre La Turbie et la Grande Corniche d'autre part. Cet ouvrage a été financé à parts égales par le conseil général des Alpes-Maritimes et la principauté de Monaco, ESCOTA prenant en charge la totalité des dépenses d'entretien et d'exploitation. Il est doté de la première gare entièrement automatisée du réseau ESCOTA.

**186,2 M€**

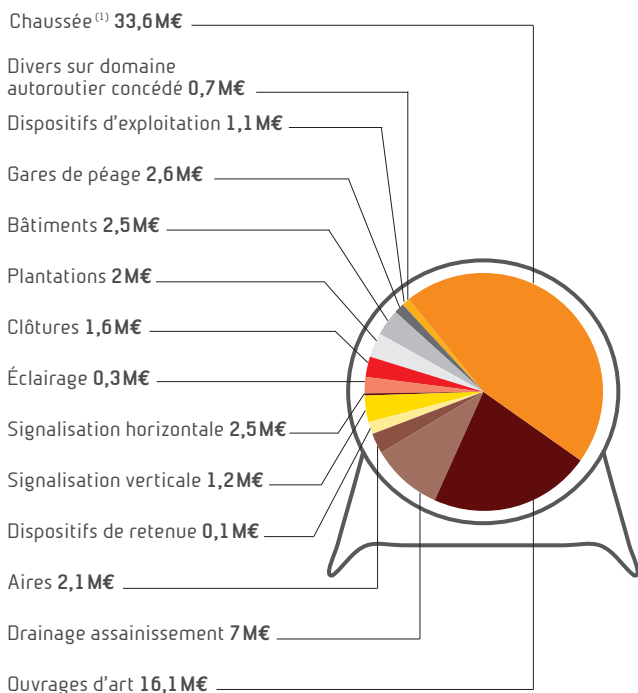
POUR L'ÉVOLUTION  
DES INFRASTRUCTURES

**73,5 M€**

POUR L'ENTRETIEN



**RÉPARTITION DES INVESTISSEMENTS DE CONSTRUCTION SUR AUTOROUTES EN SERVICE (ICAS) EN 2005**



(1) Dont réfection des couches de roulement : 25,1 M€.



**RÉPARTITION DES DÉPENSES D'ENTRETIEN D'INFRASTRUCTURE EN 2005**

**DES CHAUSSÉES SUIVIES À LA TRACE**

Les travaux d'entretien de chaussées représentent environ la moitié du budget maintenance. Les chaussées sont un élément crucial de sécurité routière, un défaut d'adhérence pouvant être la source d'accidents. Devant un tel enjeu, le Groupe conduit une politique stricte de surveillance de ses chaussées, utilisant des appareils sophistiqués d'auscultation. Grâce à des capteurs (laser, centrale inertielle, caméra numérique) montés sur véhicules, ces appareils sondent l'adhérence, les dégradations des chaussées, la qualité de leurs surfaces. Ces auscultations sont réalisées systématiquement tous les trois ans. La périodicité peut être resserrée si certains paramètres l'exigent. Ainsi, la moindre anomalie (orniérage par exemple) est aussitôt détectée puis traitée. Inversement, la connaissance exacte de l'état des revêtements, associée au progrès des matériaux, permet d'allonger les cycles d'entretien des chaussées.

**LA MISE À NIVEAU DE LA SÉCURITÉ DES TUNNELS CONTINUE**

ESCOTA possède le plus grand nombre de tunnels (21) en France, avec 19 km en linéaire. La société a poursuivi ses travaux de sécurisation selon les nouvelles normes de sécurité, tout en assurant une continuité de service à ses clients. L'équipe de la mission tunnels a été spécialement créée à cet effet. Les travaux réalisés en 2005 sont les suivants :

- achèvement de la zone d'installation de chantier sur le contournement de Nice ;
- percement de la galerie de reconnaissance inter-tubes dans le tunnel de Las Planas ;
- poursuite des travaux de génie civil dans trois tunnels du contournement de Nice ;
- poursuite de l'installation d'équipements d'exploitation sur le contournement de Nice ;
- couverture du tunnel de Monaco par la radio multiservices (voir page 28) ;
- réalisation de bassins anti-pollution aux tunnels de Mirabeau et de la Baume (A51) et installation d'équipements de sécurité sur le tunnel de la Baume (barrières de fermeture télécommandées par exemple).

Pour améliorer l'exploitation de la route, le Groupe innove et évolue avec pragmatisme. 2005 a vu naître une Direction réseau Vallée-du-Rhône. Le projet d'une future Direction de l'infrastructure a également fait son chemin. Enfin, des partenariats opérationnels se sont renforcés entre ASF et des opérateurs autoroutiers espagnols.

## ORGANISATION ET COOPÉRATIONS

### Un Groupe en mouvement



Axe stratégique, l'autoroute A7 nécessite une gestion réactive et globale. C'est la raison d'être de la Direction réseau Vallée-du-Rhône.

#### UNE NOUVELLE DIRECTION POUR RENFORCER LA FILIÈRE TECHNIQUE INFRASTRUCTURE

Le projet d'une Direction de l'infrastructure a fait son chemin en 2005. L'idée-force est de rassembler et de dynamiser les savoir-faire d'ASF au sein d'une même entité pour répondre aux obligations actuelles et futures de concessionnaire autoroutier.

Cette orientation s'est trouvée confortée par la décision de l'État de « durcir » le cahier des charges de la concession. L'objectif de ce projet est de renforcer trois axes stratégiques au cœur des métiers de conception/construction, de maintenance de l'infrastructure et d'exploitation.

**En tant que concepteur/constructeur :** maintenir à un haut niveau les compétences en maîtrise d'ouvrage, y compris en terme de certification ISO, en direction et en conduite d'opérations pour faire face aux programmes de construction de liaisons nouvelles et d'investissements de construction sur autoroutes en service à venir et pour accompagner le développement de l'entreprise.

**En tant que mainteneur :** conforter les savoir-faire en conception et en réalisation de travaux de maintenance lourde sous circulation, à forts enjeux de service et de coût pour faire face à la problématique du vieillissement du réseau et mieux lisser les plans de charge.

**En tant qu'exploitant :** renforcer les compétences en assistance à la gestion du patrimoine et à l'entretien de l'ouvrage pour mieux répondre aux exigences grandissantes, notamment en matière d'environnement. La mise en place progressive de la Direction de l'infrastructure sera engagée pendant l'été 2006.



## Axe A7

UNE DIRECTION RÉSEAU DÉDIÉE

## Bidegi, Acesa

PARTENAIRES D'ASF POUR UNE EXPLOITATION SANS FRONTIÈRE

### CRÉATION D'UNE DIRECTION RÉSEAU VALLÉE-DU-RHÔNE POUR RÉPONDRE AUX DÉFIS DE L'AXE A7

Le besoin d'améliorer nos méthodes et notre organisation de la gestion du trafic sur les axes les plus chargés constitue l'une des priorités de notre activité d'exploitation. En 2005, cette priorité s'est concrétisée par la naissance d'une Direction réseau Vallée-du-Rhône regroupant l'ensemble des services fonctionnels, et pilotant les activités de deux directions opérationnelles d'exploitation à Valence et à Orange. Les effets ont été immédiats. Les crises sur l'axe A7 ont été gérées de manière plus coordonnée, à la grande satisfaction des clients. Avec cette nouvelle direction, ASF entend garder le cap sur trois objectifs majeurs :

- maintenir le service rendu aux clients, voire l'améliorer, tout en poursuivant la recherche de gains de productivité sur les structures ;
- renforcer la sécurité du personnel lors des interventions ;
- assurer la maintenance de l'autoroute à un niveau de qualité suffisant.

### RÉGIME DE CROISIÈRE POUR LA COOPÉRATION OPÉRATIONNELLE ASF/ACESA

Le partenariat conclu en 2003 entre ASF et Acesa poursuit sa feuille de route avec l'échange en temps réel des images caméras, puis des écrans de supervision du trafic.

De part et d'autre de la frontière, les PC trafic des deux sociétés voient désormais double.

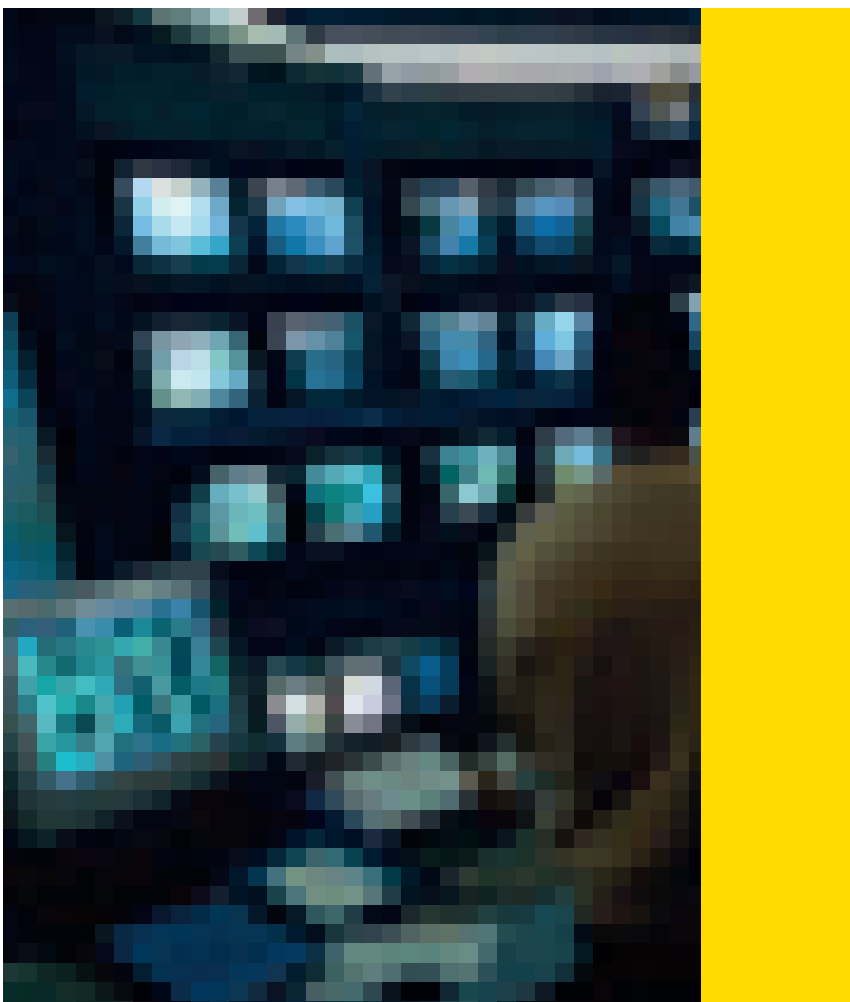
Les opérateurs télécom disposent d'une vision globale des événements en cours sur le réseau voisin, pour mieux anticiper et mieux coordonner les actions lors de difficultés de trafic. Une coopération approfondie en matière de viabilité hivernale, de signalisation temporaire, ou encore d'information trafic temps réel sera consolidée courant 2006.

### ASF ET BIDEGI, ACTIONS COORDONNÉES À LA FRONTIÈRE BASQUE

Le protocole d'accord signé le 29 décembre 2005 a officialisé la coopération engagée entre ASF et Bidegi, et des avancées concrètes ont déjà eu lieu. Pour trouver des solutions à la gestion du trafic dans la zone frontalière, et dans l'attente de la construction de la nouvelle gare de péage de Biriadou, des travaux provisoires d'amélioration de la plateforme dans la zone douanière ont permis de fluidifier la circulation des poids lourds au point de contrôle douanier et d'améliorer l'accès au péage les jours de fort trafic. Enfin, pour une gestion plus dynamique des incidents, depuis juin 2005, les deux opérateurs autoroutiers s'échangent en temps réel des données de trafic et les images issues de caméras implantées sur sept kilomètres de part et d'autre de la frontière.



PC trafic en district.



Afin d'améliorer la gestion du trafic et les méthodes d'exploitation de la route, le groupe ASF mise sur l'innovation technologique. Le succès de la régulation dynamique des vitesses sur A7 en atteste. L'innovation est aussi un levier de croissance qui permettra demain au Groupe de valoriser son savoir-faire au sein de VINCI Concessions et de proposer de nouveaux services à ses clients.

# INNOVATIONS

## En prise directe avec les besoins de la clientèle

### ASF EN POINTE SUR LES SYSTÈMES DE TRANSPORTS INTELLIGENTS

À la demande de la Commission européenne, ASF a pris, début 2005, la présidence du groupe d'experts sur les services d'information trafic qui a pour missions principales l'échange des bonnes pratiques à l'échelle européenne, ainsi que l'émission de recommandations auprès de la Commission sur ces sujets innovants. ASF participe également au comité des systèmes de transports intelligents (ITS) au sein de l'Asecap (Association européenne des sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages à péage). Enfin, ASF participe au projet CVIS (Cooperative Vehicle/Infrastructure Systems).

Ce projet de la Commission européenne a pour objectif de définir et valider une solution technique globale permettant la communication entre les véhicules et entre le véhicule et l'infrastructure, puis d'équiper et de tester une flotte de véhicules « coopérant » avec l'infrastructure. Le projet rassemble soixante-dix partenaires européens : constructeurs automobiles, équipementiers des secteurs automobile et télécom, opérateurs autoroutiers. Six sites sont retenus en Europe. En France, est concerné un réseau urbain et autoroutier géré par le Grand Lyon et ASF dans la région lyonnaise. Là, l'expérimentation concernera des poids lourds et des voitures, et consistera en la fourniture d'informations de sécurité et d'assistance aux conducteurs (par exemple transmission en temps réel d'informations relatives aux limitations de vitesse). ASF participera aux phases de spécification des applications, à la préparation et à la réalisation des tests. Le projet devrait démarrer au premier trimestre 2006 et durer quatre ans.

### LE SYSTÈME DE RÉGULATION DYNAMIQUE DES VITESSES D'ASF PRIMÉ À L'IBTTA

ASF a reçu en septembre 2005 le prix d'excellence et d'innovation technologique, catégorie « exploitation », pour son expérimentation de régulation dynamique des vitesses sur l'A7 (voir page 37). Le prix a été remis lors du congrès annuel de l'IBTTA (International Bridge, Tunnel and Turnpike Association) à Cleveland. C'est la cinquième fois en six ans qu'ASF se voit décerner ce prix d'excellence, signe d'une capacité d'innovation constante dans le domaine de l'exploitation de la route.

### PX-PRÉVIA : DES PRÉVISIONS DE TRAFIC POUR LE BÉNÉFICIAIRE DE TOUS

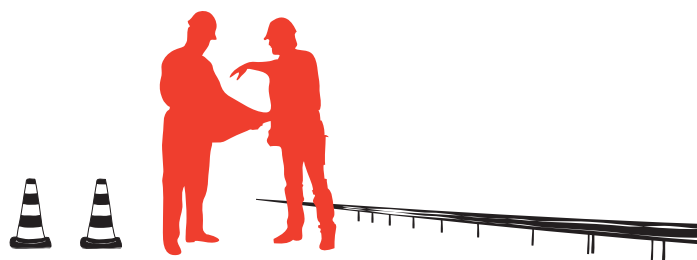
PX-Prévia est un outil de prévision de trafic qui permet aux responsables exploitation/sécurité de mieux préparer leurs activités. Avec ces prévisions de trafic, ils peuvent mieux informer les conducteurs et améliorer l'organisation et la programmation des chantiers. Cet outil a été utilisé opérationnellement pour la première fois en 2005 pour la préparation des prévisions de trafic horaire 2006 qui couvriront progressivement l'ensemble des réseaux ASF et ESCOTA.

### RADIO MULTISERVICE DANS LES TUNNELS DU CONTOURNEMENT DE NICE ET MONACO

Dans le cadre de la mise aux nouvelles normes de sécurité de ses tunnels, ESCOTA a déployé un système de radio multiservice utilisant des câbles rayonnants. C'est une première pour un réseau comportant autant de tunnels successifs, avec un système de décrochage et de prise en main par l'exploitant en cas de nécessité. Ce dispositif permet d'assurer :

- la continuité des communications radio des services de secours et le raccordement à leurs réseaux de commandement,
- la diffusion de la radio d'exploitation ESCOTA,
- la continuité de diffusion de onze stations commerciales FM et de Radio Trafic FM (107.7) dans les tunnels avec possibilité d'insérer sur ces fréquences des messages de sécurité en provenance du PC ESCOTA.

Le réseau radio multiservice a été mis en service en juin 2005.



“  
Ce chantier  
conforte notre  
expertise.”

**Eric Méneroud** 36 ans, ingénieur mission tunnels, Direction de l'ingénierie des infrastructures, ESCOTA

#### QUEL EST VOTRE RÔLE CHEZ ESCOTA ?

Je travaille depuis 2003 sur l'un des chantiers les plus importants du réseau ESCOTA : la mise aux nouvelles normes de sécurité des tunnels. La partie dont je m'occupe se trouve sur le contournement de Nice et concerne quinze tubes, soit près de 7,5 km de tunnels.

#### QUELS DÉFIS DEVEZ-VOUS RELEVER ?

Compte tenu de l'importance du trafic dans ce secteur urbain du réseau — 70 000 véhicules par jour en moyenne —, ces travaux sont réalisés sous circulation et principalement de nuit. L'organisation doit être irréprochable pour concilier les exigences de l'exploitation (assurer la continuité de service) et les contraintes du chantier (respect des délais). C'est un vrai challenge pour moi et cette réalisation conforte l'expertise d'ESCOTA en matière d'aménagement, sous exploitation, des ouvrages d'art.



2005 : une année de développement pour le groupe ASF, avec des succès obtenus dans son cœur de métier, l'exploitation d'autoroutes, mais aussi dans des domaines connexes tels que le ferroviaire et la création de centres routiers sécurisés. L'expertise du Groupe, dont témoigne sa victoire dans l'appel d'offres pour la gestion du périphérique nord de Lyon, renforcera le pôle concessions de VINCI sur le marché porteur des collectivités publiques.

## NOUVELLES ACTIVITÉS

# Un développement maîtrisé

### OPENLY, UNE NOUVELLE FILIALE POUR GÉRER LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE NORD DE LYON (BPNL)

Le 11 novembre 2005, le groupe ASF a remporté l'exploitation du boulevard périphérique nord de Lyon. Ce succès est le fruit de la mobilisation d'experts ASF et ESCOTA. Le Grand Lyon a fondé son choix sur la compétence du Groupe en matière d'exploitation de la route et de gestion du télépéage, et aussi sur l'expertise développée par ESCOTA dans le domaine des tunnels urbains. Le BPNL est géré depuis janvier 2006, pour une durée de huit ans, par une nouvelle filiale baptisée Openly et détenue à 100% par ASF.

Le Groupe a positionné son offre en cohérence avec la politique de développement des modes alternatifs à la voiture et de maîtrise des flux automobiles développée par le Grand Lyon dans son plan de déplacement urbain. Il a fait des propositions concrètes pour promouvoir les modes de déplacement doux (opération Vélo'v) et les parcs-relais situés aux abords du périphérique nord. Cette démarche répond à l'engagement 19 du plan de progrès développement durable.

L'exploitation du BPNL s'inscrit pleinement dans le cadre d'une stratégie de développement sur le marché des collectivités locales et en milieu urbain, et renforce la présence du Groupe dans l'agglomération lyonnaise.

### LE GROUPE SE POSITIONNE DANS LE DOMAINE DU FERROVIAIRE

Le groupe ASF a joué un rôle moteur en s'associant à la Caisse des Dépôts, la SNCF, Modalohr et les Chemins de Fer Luxembourgeois pour créer une société qui développera la première liaison d'autoroute ferroviaire longue distance en Europe entre Perpignan et le Luxembourg. Le développement du transport intermodal de marchandises constitue un enjeu majeur de la politique des transports en Europe.

Ce projet, soutenu par le Grand Duché de Luxembourg et l'État français, en accord avec les engagements internationaux pris lors du protocole de Kyoto, reliera sur près de 1000 km Le Boulou, près de Perpignan, à Bettembourg. Cette ligne devrait être opérationnelle au printemps 2007. Elle démarrera sur la base d'un aller-retour par jour, permettant le transport quotidien de quatre-vingts semi-remorques.

### MONTÉE EN PUISSANCE DE LA HIGHWAY 2000 EN JAMAÏQUE

Depuis décembre 2004, Jamaican infrastructures operator (JIO), filiale du groupe ASF, exploite 34 km d'autoroutes entre Sandy Bay et Mandela Highway et gère deux gares de péage. En 2005, sur cette autoroute jamaïcaine, l'intensité kilométrique a progressé de 8% à 12 130 véhicules/jour malgré une saison bouleversée par les ouragans. Un agrandissement de la gare de péage de Spanish Town a d'ailleurs été engagé pour absorber des pointes à plus de 1500 véhicules/heure.

La politique commerciale n'est pas en reste, puisque que le nombre d'abonnés télépéage a été multiplié par trois, soit environ 9 000 abonnés : une belle performance dans un pays inaccoutumé au principe de la concession autoroutière et a fortiori au télépéage. L'objectif est de porter le nombre d'abonnés à 20 000 d'ici fin 2006. La prochaine section, Portmore/Causeway qui reliera Kingston à son port commercial sera mise en service mi-2006 ; son trafic prévisionnel devrait être supérieur à 35 000 véhicules/jour.

### TRUCK ÉTAPE : LE CENTRE ROUTIER SORT DE TERRE

Les travaux du futur centre routier sécurisé Truck Étape de Béziers ont débuté mi-2005 pour les terrassements et fin 2005 pour les bâtiments. Cette première plate-forme de services dédiée aux poids lourds, gérée par notre filiale Truck Étape, est située à 800 m du péage de Béziers ouest (A9 sortie 36) sur la zone d'activité Via Europa.

À l'automne 2006, 350 places de stationnement gardiennées avec vidéo-surveillance seront proposées aux transporteurs routiers ainsi qu'un restaurant, une station-service, une station de lavage et toute une gamme de services de repos et de confort (salles de douches individuelles, sanitaires, laverie) pour leurs chauffeurs. Cette nouvelle offre vient compléter les services proposés sur les aires de Communay (Lyon) sur A46.



107.7 FM

107.7 FM

107.7 FM

30  
31



107.7 FM



# des moments de vie

SÉCURITÉ ROUTIÈRE P32 SÉCURITÉ DU PERSONNEL P34 TRAFIC ET FLUIDITÉ P36 PÉAGE P38 SERVICES À LA CLIENTÈLE P40

Après une année 2004 historiquement basse, l'année 2005 connaît une nouvelle baisse du nombre d'accidents qui passe sous la barre des 8 000 sur le réseau du groupe ASF. Néanmoins, le nombre d'accidents mortels est en hausse par rapport à 2004. Si ces chiffres restent parmi les plus bas enregistrés au cours des dernières années, ils incitent le Groupe à poursuivre sans relâche ses efforts en matière de sécurité routière.

## SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### Une priorité constante



Service hivernal sur la plateforme de La Turbie (Alpes-Maritimes) pendant les épisodes neigeux de janvier 2005.

#### PROGRAMME SÉCURITÉ ASF : DE NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS EN 2005

Conformément au contrat d'entreprise 2002/2006, ASF a poursuivi son important programme d'équipements de sécurité routière, pour un montant de 6 millions d'euros en 2005. L'objectif : prévenir les accidents et limiter leurs conséquences. Panorama des principaux équipements déployés en 2005 sur le réseau ASF :

154 cabines de péage ont été équipées d'atténuateurs de chocs. Avec un total de 270 unités équipées, 50 % du programme est désormais réalisé.

Quatre nouveaux échangeurs ont été dotés de glissières de sécurité pour les motos. Ce programme est quasiment achevé (cinquant-neuf unités équipées).

Afin de prévenir les risques de contresens, les directions d'exploitation de Biarritz et Niort ont terminé d'équiper toutes les bretelles bidirectionnelles d'échangeurs avec des balises séparant les sens de circulation. La direction opérationnelle d'Orange a initié la même opération mais avec des murets en béton surmontés de balises.

Trente-quatre caméras supplémentaires de surveillance du tracé ont été implantées.

Le terre-plein central de l'A7 continue d'être renforcé (sur 4 km au nord de Valence et sur 20 km entre Bollène et Montélimar sud).

Avec cinquante nouveaux refuges construits, l'année 2005 a vu s'achever ce programme commencé en 1994 (1 600 refuges au total).

#### UNE EFFICACITÉ ACCRUE DANS LA GESTION DES TUNNELS

La mise en place de dispositions permettant une fermeture rapide des tunnels en cas d'incident ou d'accident a été développée sur le réseau ESCOTA en 2005, après des phases d'expérimentation concluantes. Elle sera consolidée en 2006 sur l'ensemble des tunnels du contournement de Nice.



1 600

REFUGES

95 235

INTERVENTIONS DE SÉCURITÉ

### SURVEILLER, INFORMER, INTERVENIR

**398** panneaux lumineux d'information

**653** stations automatiques de comptage du trafic

**182** stations météo

**790** caméras vidéo

**112** détecteurs automatiques d'incidents (dont 96 sur le réseau ESCOTA)

**3 000 km** couverts par Radio Trafic FM (107.7)

**1** poste d'appel d'urgence sur refuge **tous les 2 km** environ

**285** patrouilleurs et personnels d'intervention et de surveillance



### LE SUIVI DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LES TUNNELS

Dans le cadre du programme d'amélioration de la sécurité dans ses tunnels, ESCOTA a lancé l'expérimentation d'un système de suivi des véhicules transportant des marchandises dangereuses au niveau du contournement de Nice sur l'A8. Ce dispositif repose sur la technologie télépéage. Le but est de pouvoir suivre l'itinéraire des véhicules, ainsi que le contenu déclaré par les routiers. Après un test de faisabilité avec des transporteurs abonnés, des tests avec des transporteurs non abonnés ont été réalisés.

Ce système est utilisé de façon opérationnelle depuis septembre 2005 dans les quatre tunnels du contournement de Nice lors de transport d'oxyde d'éthylène. Il a été complété par l'adjonction de cinquante-deux points de détection.

Un nouveau système central de supervision sera, pour sa part, mis en œuvre au cours de l'année 2006. Compte tenu

de l'intérêt de ce dispositif, ESCOTA envisage de le proposer à l'ensemble de ses clients poids lourds.

### LES SERVICES D'INTERVENTION DU GROUPE SUR TOUS LES FRONTS

24 h/24 et 7 jours sur 7, patrouilleurs, ouvriers autoroutiers interviennent au cœur du trafic pour déneiger, baliser des zones de chantier, effectuer des réparations, signaler des accidents... Sur l'ensemble du réseau du Groupe, il y a eu 95 235 interventions liées à la sécurité en 2005.

La lutte contre les intempéries a également mobilisé les équipes du Groupe (1 121 jours pour le seul service hivernal). En 2005, les éléments n'ont pas épargné les réseaux ASF-ESCOTA : chutes de neige, pluies verglaçantes, inondations ont entraîné des mesures d'exploitation exceptionnelles (sorties obligatoires, stockage des poids lourds, voire fermeture d'autoroutes).

### BILAN DES ACCIDENTS EN 2005 SUR LE RÉSEAU DU GROUPE ASF

	ANNÉE 2005	VARIATION 2005/2004 (%)
Accidents matériels	6 595	- 3,88
Accidents corporels (dont mortels)	1 390	+ 10,58
Accidents mortels	70	+ 18,64
Tués	79	+ 11,27
Blessés légers	1 726	+ 10,08
Blessés graves	227	- 2,16
<b>Total accidents</b>	<b>7 985</b>	<b>- 1,64</b>

### INTERVENTIONS LIÉES À LA SÉCURITÉ SUR LE RÉSEAU DU GROUPE ASF

	2003	2004	2005
Balissage accidents	9 668	9 763	10 224
Protection véhicules en panne	25 625	25 058	25 435
Nettoyage chaussée	38 511	41 372	40 101
Autres (enlèvements d'objets, animaux errants...)	30 201	26 888	19 475
<b>Total</b>	<b>104 005</b>	<b>103 081</b>	<b>95 235</b>

La sécurité du personnel est une constante de la politique du groupe ASF. Une entité dédiée, la Direction de la sécurité de l'exploitation et de la prospective, a d'ailleurs été créée pour prévenir, lutter contre les causes d'accidents et sensibiliser les salariés. Malgré les moyens importants engagés, l'année 2005 n'a pas été dans la lignée de 2004. Ceci doit inciter toute la chaîne hiérarchique à redoubler d'efforts et de vigilance.

## SÉCURITÉ DU PERSONNEL

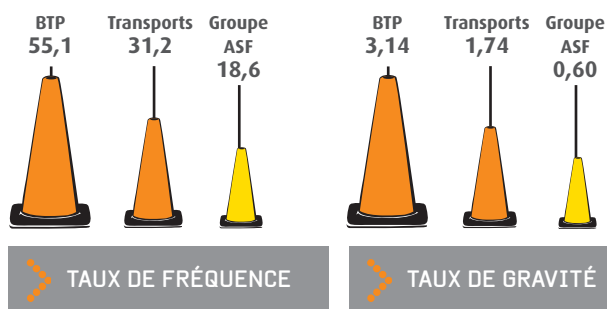
### Une vigilance accrue



En 2005, ASF a redoublé d'efforts pour la sécurité de ses salariés (en intervention, au péage, sur les trajets domicile-travail...).

#### 2005 EN DEMI-TEINTE MALGRÉ UNE FORTE MOBILISATION

Si le taux de gravité des accidents du personnel s'est amélioré de 10%, passant de 0,66 à 0,60 entre 2004 et 2005, le taux de fréquence passe de 15,6 à 18,6%. Cette dégradation est imputable à des causes diverses, mais 65% des accidents sont dus à des comportements inappropriés (inattention, non-respect des consignes lors des déplacements à pied ou des manutentions). Certaines unités (Valence, Biarritz) ont atteint les objectifs fixés par la direction générale (taux de fréquence n'excédant pas 14,3) mais, globalement, les statistiques du Groupe demeurent mitigées. Ces résultats restent néanmoins meilleurs que ceux des secteurs du BTP et des transports.



\* Voir indicateurs sociaux page 17.

#### DES FORMATIONS POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DU PERSONNEL

La certification « sécurité tracé », dédiée aux ouvriers autoroutiers et patrouilleurs, a été complétée par deux nouvelles formations. D'abord, le **diagnostic de conduite** a été lancé début 2005. L'objectif est de fournir une analyse de la conduite de chaque salarié utilisateur de véhicules d'intervention, de service ou de fonction. Cet engagement résulte de la charte sécurité routière signée en 2004 avec la DSCR et la CNAMTS. Fin 2005, 970 collaborateurs ont déjà obtenu un diagnostic de leur comportement au volant. L'objectif annuel de 1 000 diagnostics, fixé dans la charte, est donc quasiment atteint. Cette action répond à l'engagement 14 du plan de progrès développement durable.

L'**habilitation « sécurité tracé »**, objet de l'engagement 15 du plan de progrès, a été mise en place au quatrième trimestre 2005. Le but est de délivrer des consignes de sécurité et de comportement sur le tracé à tous les salariés utilisateurs réguliers des véhicules de l'entreprise. Cette formation théorique et pratique vise les 2 000 collaborateurs (cadres, techniciens, conducteurs ou surveillants de travaux, agents de contrôle itinérants...) et les nouveaux embauchés.

“  
La sécurité est un  
bien commun qui  
dépend de chacun.”

**Isabelle Etcheverria** 36 ans, assistante sécurité, Direction d'exploitation de Biarritz

#### COMMENT DÉFINISSEZ-VOUS LE MÉTIER D'ASSISTANTE SÉCURITÉ ?

Mon rôle est de veiller à la sécurité des équipes dans le cadre de leur travail. Cela concerne tous les personnels, du receveur à l'ouvrier autoroutier, en passant par le chef d'atelier... La prévention des risques recouvre des domaines aussi variés que l'ergonomie, la conduite, la conformité des bâtiments, la chasse aux produits toxiques ou encore les procédures d'intervention en plein trafic...

#### QU'EST-CE QUI VOUS MOTIVE DANS VOTRE MÉTIER ?

C'est un métier qui a du sens. Il a pour raison d'être la sécurité des femmes et des hommes au travail. C'est un défi permanent. Chaque fois, il faut remettre l'ouvrage sur le métier car la sécurité est un bien commun qui dépend de la prise de conscience et de la vigilance renouvelées de chacun. Pour cela, il faut sans relâche sensibiliser, communiquer, former, faire évoluer les matériels. La tâche est immense mais tellement stimulante !



Les conducteurs choisissent l'autoroute, notamment pour des raisons de fluidité et d'agrément de conduite. Le groupe ASF met donc tout en œuvre pour assurer le bon écoulement de la circulation. La lutte contre la congestion est également un objectif de développement durable car elle permet de réduire les nuisances (pollution, bruit) issues du trafic routier.

## CIRCULATION

### Trafic et fluidité



« Gagnez du temps en roulant moins vite » tel est le pari réussi de la régulation des vitesses sur l'autoroute A7. Cette mesure améliore la fluidité et la sécurité routière. Elle répond aussi à l'engagement 9 du plan de progrès développement durable en luttant contre la circulation en accordéon et les bouchons générateurs de surconsommation, donc d'émissions polluantes.

#### UNE CROISSANCE MODÉRÉE DU TRAFIC

**Sur réseau stable**, l'évolution du trafic payant constatée entre 2004 et 2005 sur le réseau Groupe a été de + 0,8 % pour l'ensemble des véhicules, + 0,9 % pour les véhicules légers, - 0,1 % pour les poids lourds.

**Sur réseau évolutif**, le nombre de kilomètres parcourus s'est élevé à 32,6 milliards fin 2005, contre 32,2 milliards fin 2004, soit une progression de 1,1 % qui prend en compte le trafic supplémentaire résultant des liaisons nouvelles. La croissance du trafic poids lourds, avec + 0,1 %, a été au cours de l'année 2005 inférieure à celle des véhicules légers (+ 1,3 %).

Le trafic moyen journalier annuel sur l'ensemble du réseau s'élève à 30 380 véhicules/jour pour 2005, contre 30 483 véhicules/jour pour 2004, soit une diminution de 0,3 %. Les recettes de péage constituent 98 % du chiffre d'affaires du groupe ASF.

Pour l'exercice 2005, les recettes de péage du Groupe ont été réalisées à 46,3 % le premier semestre et à 53,7 % le second semestre. Les seuls mois de juillet et août ont représenté près de 23,1 % de la recette annuelle.

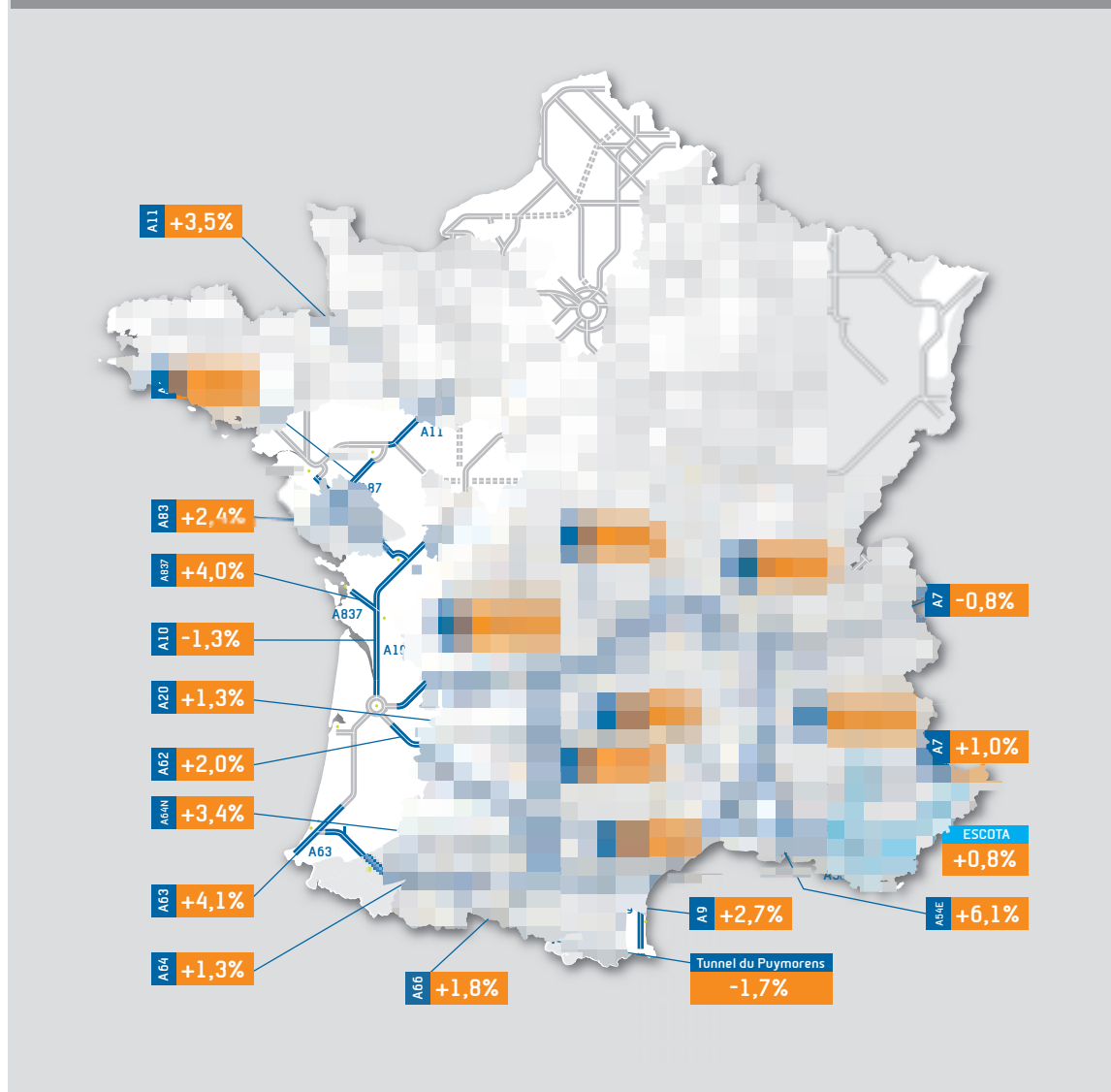
#### UN TRAFIC SOUS TENSION

La morosité économique, la perte d'un jour calendaire par rapport à 2004 (année bissextile), l'envolée des prix des carburants, la journée de solidarité tombant le lundi de Pentecôte, jour traditionnellement chargé, ont affecté le trafic en 2005. Des intempéries ont également touché le réseau du Groupe. La neige est massivement tombée sur A64, A72 et A89. Des pluies diluviennes ont entraîné des coupures d'axes.

À la suite de pluies survenues le 7 septembre 2005, des rochers situés hors du domaine autoroutier concédé sont tombés sur l'A8 entre Roquebrune-Cap-Martin et La Turbie (Alpes-Maritimes). Afin de pouvoir purger les parois de la falaise, la préfecture des Alpes-Maritimes a décidé de couper l'autoroute pendant plusieurs jours.



## L'ÉVOLUTION DU TRAFIC ENTRE 2004 ET 2005 SUR RÉSEAU COURANT (en variation du trafic moyen journalier annuel, TMJA)



### ESSAI TRANSFORMÉ POUR LA RÉGULATION DES VITESSES

La régulation dynamique des vitesses vise à limiter et à harmoniser la vitesse des véhicules pendant les pics de trafic pour améliorer l'écoulement. Après un test réussi pendant l'été 2004, ASF a étendu ce dispositif sur l'axe A7 en 2005. Les résultats sont de nouveau encourageants.

Dans le sens nord/sud, sur la section Vienne/Orange, on relève des gains notables en terme de sécurité, de respect des vitesses prescrites, d'encombrements (- 38 % pendant les périodes régulées), ainsi que de débits écoulés (+16 %) en période de pointe. Dans le sens sud/nord, après deux étés d'activation, la régulation voit ses bénéfices confirmés et stabilisés en terme d'écoulement et de sécurité.

Les gains d'écoulement des débits de pointe progressent de 12 % entre 2005 et 2003. Les gains relatifs à la sécurité se stabilisent : le nombre total d'accidents en période de régulation avait diminué de 48 % entre 2004 et 2003. Il se maintient au cours de l'été 2005 au même niveau qu'en 2004.

### EXTENSIONS DE GARES DE PÉAGE

Sur les réseaux ASF-ESCOTA, des travaux d'extensions des gares de péage de Tain l'Hermitage (A7), Avignon nord (A7), Béziers ouest (A9), Toulouse nord (A62), Montauban (A62), Thiers ouest (A72) et Pas-de-Trêts (A52) ont généré la création de dix-huit couloirs de péage supplémentaires.

Dans son activité péage, le groupe ASF poursuit deux objectifs majeurs : fluidifier le passage au péage, grâce notamment à l'automatisation des transactions ; assurer la qualité de la relation avec les clients abonnés.

## ACTIVITÉ PÉAGE

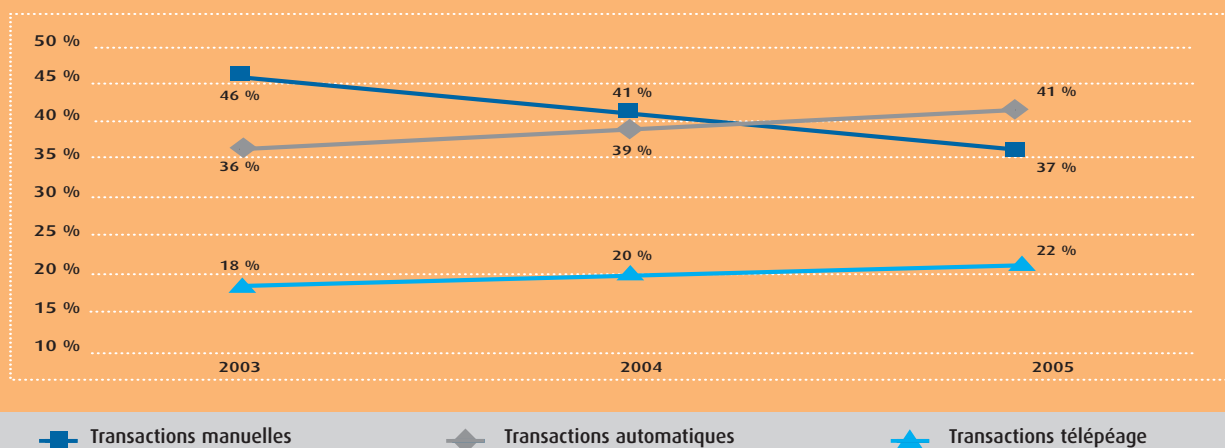
### Productivité et service

Très présent sur le télépéage, le Groupe anticipe le péage du futur. ASF a entamé un partenariat avec Thales pour réaliser un démonstrateur télépéage en flux libre (sans barrière de péage). ASF se prépare ainsi à répondre, à terme, à des appels d'offres européens portant sur ce système.

Preuve du succès des voies automatiques et du télépéage : 605 millions de transactions payantes ont été effectuées sur le réseau du Groupe (+ 2,1 % par rapport à 2004), dont + 6,9 % sur les voies automatiques, + 11,2 % sur le télépéage, - 6,4 % sur les voies

manuelles. 294 millions d'euros de recettes ont été générées par le télépéage, soit 12 % du total des recettes péage (+ 11 % par rapport à 2004). Au 31 décembre 2005, le groupe ASF comptait 395 535 abonnés au télépéage (soit près de 500 000 badges en circulation).

#### LA MONTÉE EN PUISSANCE DE L'AUTOMATISATION SE CONFIRME





605

MILLIONS DE TRANSACTIONS  
AU PÉAGE

395 535

ABONNÉS TÉLÉPÉAGE

#### VOIE NOUVELLE GÉNÉRATION : MAÎTRISER L'AVENIR

Le projet VNG (voie nouvelle génération) a pour objectif la conception et la réalisation des futurs équipements péage sur le réseau ASF. Conçues pour les quinze prochaines années, les voies nouvelle génération permettront d'absorber plus de trafic (+15 % par rapport à une voie classique) grâce à une accélération des transactions et une meilleure ergonomie. Ce gain évitera le recours systématique à la création de couloirs supplémentaires, limitant les investissements et les problèmes d'emprise foncière. En 2005, trois prototypes ont été réalisés. Le logiciel d'exploitation a été conçu, il est en cours de développement. L'expérimentation et la mise au point des VNG sont prévues en 2006.

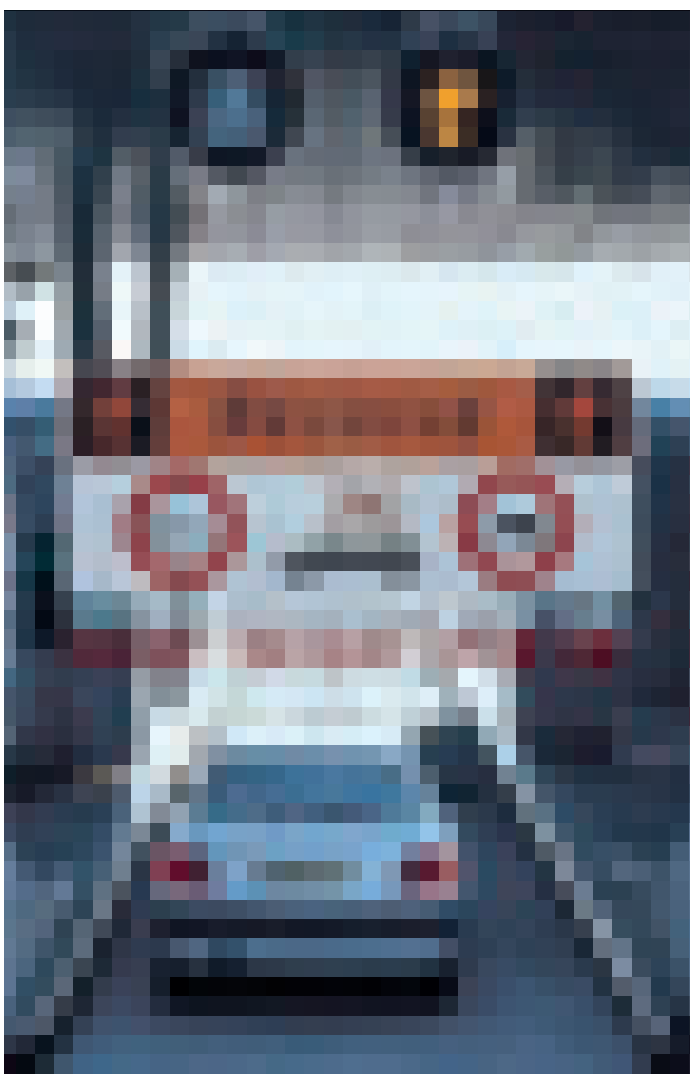
#### MIMOSA : UN PROJET GLOBAL POUR GÉRER LES ABONNEMENTS TÉLÉPÉAGE

Premier volet du projet Mimosa, le centre de contacts à distance Voie Directe est devenu un pilier de la politique de gestion de la relation clients pour ASF et ESCOTA. En *front office*, les appels reçus et traités augmentent de 10 %, avec une moyenne de 2 380 appels traités par semaine. En *back office* (SAV et traitement administratif des ventes), les badges télépéage encodés progressent de 47 %, avec une moyenne de 221 par semaine et les dossiers traités sont en hausse de 55 %, soit 923 par semaine en moyenne.

Courant 2005, le groupe ASF a poursuivi ses efforts d'unification des processus de gestion des abonnements et de développement d'outils informatiques permettant une meilleure maîtrise des coûts. Cela conduira, notamment en 2006, à la mise en œuvre d'une solution informatique commune de gestion de la relation clients véhicules légers sur SAP, avec plusieurs déclinaisons : espace internet abonnés Groupe, extranet partenaires et marketing opérationnel.

#### MISE EN PLACE D'UN CENTRE DE GESTION DES ABONNEMENTS TÉLÉPÉAGE


Les équipes ASF ont travaillé à la création du centre de gestion des abonnements et de leurs supports (CGAS). Cette nouvelle unité logistique est spécialisée dans la gestion des stocks, la personnalisation et l'expédition des badges aux abonnés, le conditionnement et l'approvisionnement du réseau commercial, ainsi que le traitement des badges en retour. Situé sur l'ancien site du district de Saint-Martin de Crau, le CGAS sera opérationnel en janvier 2006.



Animations estivales, développement du télépéage, services sur aires, qualité de l'information trafic, accueil des abonnés... Le groupe ASF entend donner tout son sens à la notion de service. Il mesure également avec précision l'évolution de la satisfaction de ses clientèles.

## SATISFACTION DES CLIENTS

### Développer la qualité du service



Sports en fête sur l'autoroute des vacances ! Pour la dix-huitième année consécutive, les « Étapes Sportives » ont été proposées sur onze aires des réseaux ASF-ESCOTA.

#### CONQUÉRIR DE NOUVEAUX ABONNÉS TÉLÉPÉAGE

En janvier 2005, ASF et le conseil général de la Corrèze ont lancé Zap Corrèze, un produit télépéage destiné aux utilisateurs réguliers de l'autoroute qui leur permet de bénéficier de remises sur les trajets effectués sur la partie corrézienne de l'A89.

Au printemps, ASF a lancé une nouvelle offre télépéage conçue spécialement pour les utilisateurs occasionnels de l'autoroute. Le produit Temps libre associe les avantages traditionnels du télépéage à une formule tarifaire d'une grande souplesse : le client ne paye les frais de gestion mensuels que les mois où il emprunte l'autoroute. Temps libre entend ainsi lever les principaux freins qui empêchaient les clients occasionnels (« weekenders », vacanciers) d'adopter le télépéage. Ce produit a d'emblée rencontré un vif succès. Il représente 30 % des ventes télépéage.

À noter également le partenariat entre ASF et Total qui permet d'ajouter le télépéage à l'offre « Carte Total GR ». ASF peut ainsi toucher les entreprises dotées de grandes flottes en s'appuyant sur la force de vente Total, un complément essentiel au réseau de vente ASF constitué de boutiques sur autoroutes.

Pour préparer le lancement du télépéage poids lourds en 2006, ASF teste, depuis juillet 2005, ce dispositif sur une flotte de 100 véhicules transitant sur les péages du Boulou et de Perpignan sud et nord (A9). En parallèle, le groupe ASF a créé avec cinq autres opérateurs autoroutiers la société Axxès, chargée d'émettre les contrats et les badges télépéage poids lourds et mandataire de facturation. Le Groupe détient une participation de 35,5 % dans Axxès.

#### ASSURER DES NIVEAUX DE SERVICES CONFORMES AUX ATTENTES DES CLIENTS ET DE L'ÉTAT CONCÉDANT

Le groupe ASF poursuit sa démarche de renforcement de la qualité du service. Utilisé depuis 1998, le baromètre de satisfaction est l'un des moyens d'écoute privilégié des clients. Il permet de contrôler l'évolution de la satisfaction par autoroute et par critères (fluidité, services sur aires). À la demande de la Direction générale des routes, l'enquête de satisfaction constituera désormais un élément de reporting annuel au même titre que l'état d'avancement annuel du contrat d'entreprise.



**INTERVIEW DE NICOLAS WAINTRAUB,**  
DIRECTEUR DES PARTENARIATS, HACHETTE FILIPACHI PRESSE.

**« Mickey prend l'autoroute » : quel est l'objet de ce hors-série du Journal de Mickey ?**

Ce magazine dévoile les coulisses de l'autoroute aux enfants de 8-13 ans et leur transmet les bons réflexes de la route, tout en s'amusant. Ainsi sensibilisés, ces conducteurs en herbe se feront à leur tour prescripteurs envers leurs parents.

**Pourquoi le groupe ASF et Disney se sont-ils associés ?**

C'est la rencontre de deux leaders dans leur domaine, qui mettent leurs forces en commun au service d'une cause d'intérêt général : la sécurité routière. La Direction de la sécurité et de la circulation routière est également partenaire de l'opération, ce qui renforce sa légitimité.

**Comment est distribué ce Journal de Mickey ?**

Il est distribué à un million d'exemplaires sur les grandes barrières de péage des réseaux ASF-ESCOTA, les week-ends d'été. Cela nous permet de toucher les familles au beau milieu du voyage, au moment le plus opportun pour délivrer des conseils de bonne conduite. ”

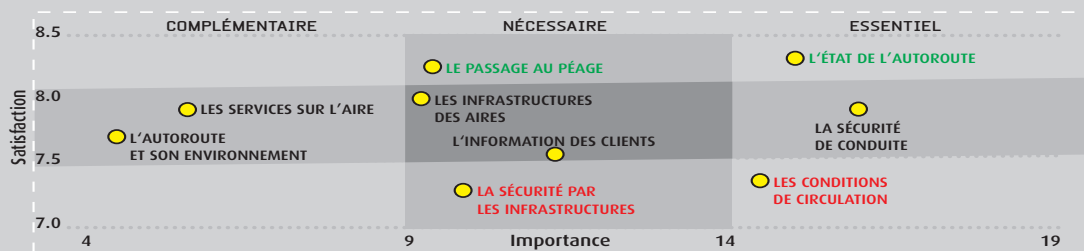
Cette démarche d'écoute de la clientèle permet de mieux cerner ses attentes pour bien la satisfaire, et constitue l'engagement 5 du plan de progrès développement durable. L'objectif est de maintenir l'indice de satisfaction à un niveau élevé (7,8/10). Pour rendre le service voulu tout en maîtrisant les coûts, les unités d'exploitation ASF utilisent des tableaux de bord «Performance». Ces outils de pilotage par les niveaux de service permettent aux directions régionales d'allouer les ressources nécessaires (patrouilles d'intervention, heures de travail) pour atteindre les niveaux

de service voulu (délais d'intervention, standards de propreté) et de tenir les objectifs.

**LES BONNES ONDES DE RADIO TRAFIC FM**

2005 a été l'année de la consolidation de la fusion de Radio Trafic (ASF) et Trafic FM (ESCOTA). Radio Trafic FM émet sur près de 3 000 km d'autoroutes découpés en cinq zones, pour délivrer une information trafic régionalisée aux conducteurs. Une nouvelle grille des programmes a été lancée, faisant la part belle aux chroniques sur le tourisme,

**LA SATISFACTION DES CLIENTS DU GROUPE ASF EN 2005 (SOURCE : IDDEM)**



Deux registres (en vert) tirent la satisfaction globale vers le haut et deux registres (en rouge) pointent une satisfaction à surveiller.

# 90 000

SPORTIFS SUR LES AIRES DU GROUPE

# 5,4 millions

DE PAGES VUES EN 2005 SUR WWW.ASF.FR

la culture, les territoires traversés par l'autoroute. Appréciée par des millions de voyageurs pour la qualité de ses programmes, la radio du Groupe totalise 52 % de part d'audience\*. Les annonceurs ne s'y trompent pas : le chiffre d'affaires 2005 est passé à 3,8 millions d'euros, en hausse de 36 % par rapport à 2004 avec quarante nouveaux annonceurs en pur *new business*.

\* Source Médiamétrie : extrait de l'enquête du 29 juillet au 2 août 2004.

## ÉTAPES ENSOLEILLÉES 2005 :

### L'AUTOROUTE PREND DES AIRES DE FÊTES

Autoroute du soleil, Occitane, Aquitaine, Provençale... Le réseau du groupe ASF est synonyme de vacances. Pour rendre le voyage plus sûr et plus agréable pour tous, ASF et ESCOTA proposent de nombreuses animations sur leurs aires, sur les thèmes de la sécurité routière et de la détente. En 2005, près de 90 000 sportifs petits et grands ont pu pratiquer vingt-quatre disciplines, co-organisées avec le ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Vie Associative. ASF et la Matmut ont poursuivi sur quatorze sites leur opération d'assistance à la pression des pneumatiques. Pour sensibiliser les voyageurs à la sécurité routière, la Macif a mis en place des ateliers pédagogiques, comme la voiture-tonneau. À noter également des éco-animations sur les thèmes de la sauvegarde de la tortue d'Hermann, du tri sélectif et de

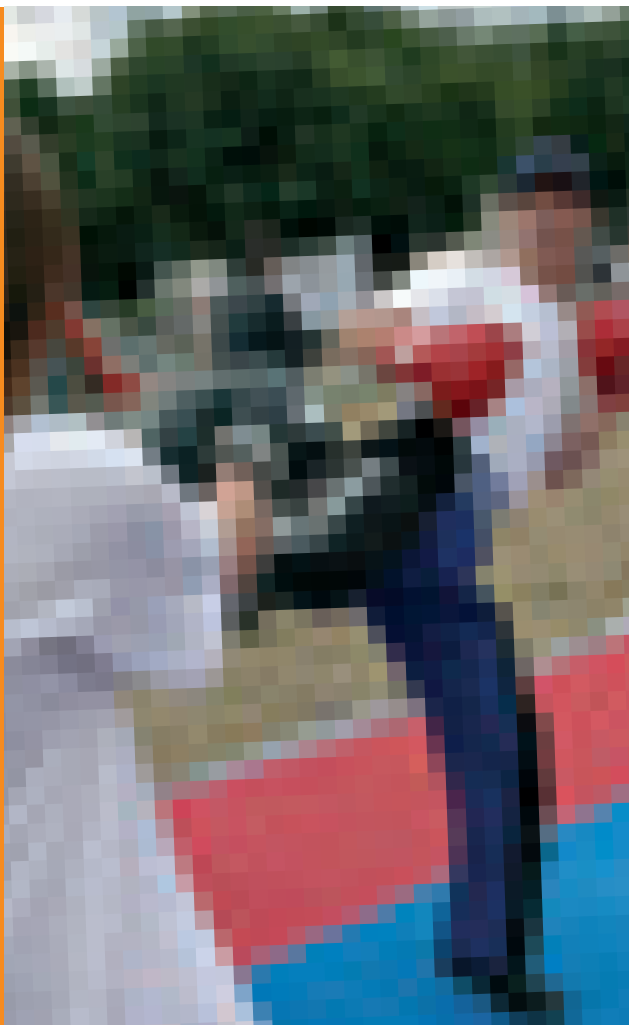
la prévention des feux de forêts. Enfin, une animation exceptionnelle a eu lieu le 14 juillet pour la fête nationale et aussi... l'année du Brésil ! Danseuses et musiciens, joueurs de sandball ont fait vibrer l'aire du Belvédère d'Auriac (A61). Clou du spectacle, un point de vue imprenable sur le feu d'artifice du 14 juillet au-dessus de la cité médiévale de Carcassonne. Cet été, comme l'an passé, le Groupe a distribué un million d'exemplaires du *Journal de Mickey* spécial sécurité routière (voir interview) et près de trois millions d'exemplaires du magazine *Paru Vendu Vacances* sur les grandes barrières de péage ASF-ESCOTA. Au programme de celui-ci : découverte des territoires traversés, conseils de sécurité routière et incitation à faire une pause sur les aires.

### RENOUVELLEMENT DE CONTRATS D'INSTALLATIONS COMMERCIALES

Stations-service, restaurants, cafétérias, boutiques font partie intégrante de l'offre de services aux clients. Comment l'améliorer et la rendre plus attractive ? En recherchant le meilleur rapport qualité/prix des services de base et en étoffant ceux-ci par des services complémentaires. En 2005, quarante et un contrats d'installations commerciales sont arrivés à échéance sur ASF et ESCOTA. Cela a été l'occasion d'insuffler ces nouvelles exigences dans les appels à candidatures et de faire jouer la concurrence. Les aires de l'A62 Bordeaux/Toulouse étaient concernées par ce renouvellement. ASF a saisi l'occasion pour restructurer l'offre de services sur cet axe. En accord avec la Direction générale des routes, le nombre d'aires a diminué en contrepartie d'un renforcement de la qualité du service. Cela a permis d'être plus exigeant sur le cahier des charges : systématisation d'un service de restauration rapide, présence d'espaces dédiés aux loisirs et à la promotion de produits régionaux, qualité de l'architecture, accès aux nouvelles technologies, prise en compte de l'environnement, tri sélectif des déchets... Les équipes ASF ont bouclé les travaux en seulement une dizaine de mois. Les nouvelles aires ouvrent au premier trimestre 2006.

### WWW.ASF.FR : UN COMPAGNON DE ROUTE

En 2005, le site internet a enregistré plus de 1,4 million de visites et généré plus de 5,4 millions de pages vues. Chaque mois, environ 450 993 pages sont visitées par les internautes. Des pics de consultation sont enregistrés en période de forts déplacements, comme en juillet 2005 où l'on a dépassé les 750 000 pages vues. Les rubriques pratiques (trafic temps réel, calcul d'itinéraire, prévisions) ont la faveur des internautes, positionnant ainsi le site ASF comme un outil apprécié d'aide à la mobilité.



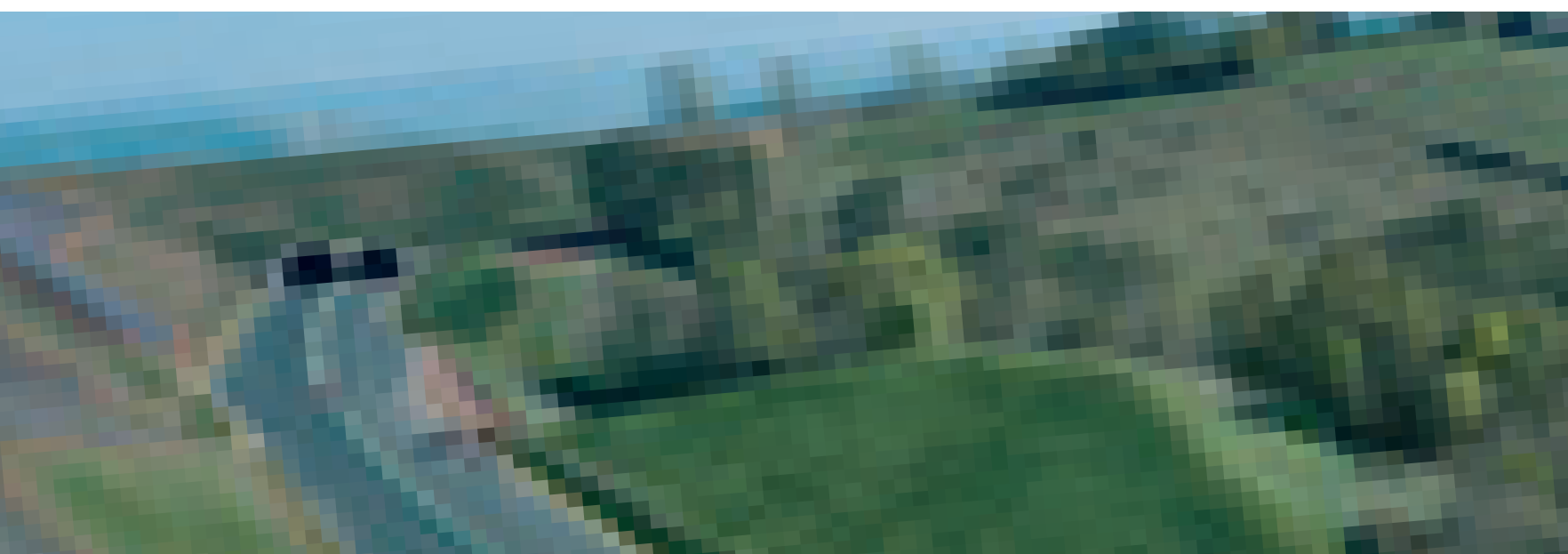


des points de vue sur  
**Les territoires**

La prise en compte responsable de l'environnement par le groupe ASF dépasse largement le strict cadre réglementaire. Elle constitue, tout au long de la vie de l'autoroute, une valeur bien ancrée du Groupe depuis la conception et la construction d'une infrastructure intégrée, jusqu'à l'exploitation de celle-ci dans le respect permanent des milieux environnants.

## ENVIRONNEMENT NATUREL

### Un engagement au quotidien



Sur l'A89 entre Terrasson et Brive nord, la tranchée couverte de Gumond (169 m) permet de protéger du bruit le hameau éponyme.

#### PROTÉGER LA DIVERSITÉ ET LES RICHESSES NATURELLES

Dans la bande des 300 mètres déclarée d'utilité publique et confiée par l'État à ASF pour y construire une nouvelle autoroute, les espèces vulnérables ou d'intérêt patrimonial sont recensées en vue de permettre leur préservation. Les itinéraires habituels de la faune sauvage sont rétablis autant que possible pour éviter l'effet de coupure et réduire les risques de collisions sur les voies.

Fin 2005, ce sont ainsi 316 passages aménagés (dont deux réalisés sur l'A87, mis en service en janvier) qui permettent à la petite et la grande faune sauvage de franchir l'autoroute. L'efficacité de ces passages, équipés pour certains de pièges photographiques, est suivie en partenariat avec des organismes locaux spécialisés (associations, fédérations de chasse...). En complément de ces passages, 6 175 km de clôtures sont disposées le

LES RESSOURCES MOBILISÉES EN 2005 POUR PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT (en millions d'euros)	Répartition des dépenses				
	EAU	BRUIT	BIODIVERSITÉ ET PAYSAGE	DIVERS	TOTAL
Dépenses d'investissement pour la construction des sections nouvelles	4,9	3,9	16,8	3,1	28,7
Dépenses de requalification du réseau et élargissements (ICAS)	13,7	11,35	3,3	2,6	30,95
Dépenses d'exploitation consacrées à l'entretien des dépendances vertes et des dispositifs de protection (y compris maintenance et grosses réparations)	5,9	0	18,3	4,45	28,65
			(viabilité verte)	(clôtures)	
<b>TOTAL</b>	<b>24,5</b>	<b>15,25</b>	<b>38,4</b>	<b>10,15</b>	<b>88,3</b>

### RECYCLAGE DES BADGES TÉLÉPÉAGE OBSOLÈTES

Le Groupe gère environ 500 000 badges télépéage. Les premiers badges ayant près de cinq ans, le choix a été fait de remplacer ceux dont les piles sont expirées par **des modèles de nouvelle génération : plus économes, plus durables** et techniquement plus modernes. Les anciens badges sont quant à eux recyclés, pour deux raisons : la présence d'une pile lithium rend non réglementaire leur mise en décharge ou leur incinération, et le recyclage permet de valoriser certains des matériaux qui les composent (composants électroniques et pile). En 2005, un contrat avec la société

Eco Micro spécialisée dans la collecte et le recyclage des produits électriques et électroniques a été signé, et près de **45 000 badges première génération ont été recyclés**. Le coût de traitement est de 0,1 €/pièce. Ce partenariat autour du recyclage des badges télépéage illustre la politique de développement durable du Groupe à double titre : environnemental et social. Eco Micro est en effet une société conventionnée en matière de réinsertion par l'économie et fait travailler des personnes en situation d'exclusion (handicapés, RMistes...).

long du réseau, dont 2 101 de hauteur supérieure à 1,5 m pour éviter les franchissements par de grands animaux tels que chevreuils et cerfs. D'autres, comme la majorité des clôtures du réseau ESCOTA, sont renforcées en pied (par broches ou enfouissement), afin d'éviter que des animaux comme les sangliers ne les soulèvent.

Quand le tracé ne peut éviter certaines zones d'intérêt écologique, des mesures compensatoires sont prises par acquisitions, par déplacements d'espèces végétales, voire création de biotopes. En 2005, ASF a ainsi procédé à la rétrocession au Conservatoire régional des espaces naturels (CREN) Midi-Pyrénées, des parcelles de pelouses sèches acquises à titre compensatoire (13,26 ha) lors de la construction de l'autoroute A20 (Brive/Montauban).

#### Gestion écologique des dépendances vertes

En quarante ans, le groupe ASF a constitué et pérennisé un patrimoine vert d'une très grande richesse. Aujourd'hui, près de 11 380 ha de dépendances vertes sont entretenus selon la méthode de gestion extensive initiée par ASF au début des années 80. En limitant les interventions, cette méthode réduit les impacts sur la santé humaine et le milieu naturel, privilégiant ainsi la sauvegarde de la biodiversité naturelle : consommation d'engrais extrêmement réduite au profit de compost végétaux, sans tourbe (recyclage des matières organiques, préservation des tourbières), quasi-abandon des produits phytosanitaires (désherbants, insecticides, fongicides) au profit des interventions mécaniques qui permettent de sélectionner les espèces à préserver... L'entretien de ce patrimoine a nécessité, en 2005, près de 356 000 heures de travail.

#### Partenariat avec la Fondation Nicolas Hulot pour la nature et l'homme (FNH)

L'engagement du Groupe pour la sauvegarde de la biodiversité s'illustre également au travers du partenariat conclu en 2004 et pour trois ans, avec la FNH afin de soutenir son programme de sauvegarde de la tortue d'Hermann, espèce rare et protégée, implantée dans le massif des Maures (A8). Cette action de mécénat qui constitue l'un des volets de l'action Biodiversité de la Fondation, s'inscrit dans la continuité de nombreuses années de collaboration sur le sujet entre ESCOTA et deux associations locales de protection de la nature. Le 30 juillet 2005, l'aire de Vidauban sud (A8) a accueilli pour la deuxième année consécutive une grande opération de sensibilisation « Sauvons la tortue d'Hermann ». Organisée par le Groupe avec la FNH, les deux associations locales et le magazine *Youpi*, cette opération a permis de sensibiliser plus de 5 000 clients à la protection de cette espèce et à la prévention des feux de forêts, une des causes de régression de la tortue d'Hermann dans le massif des Maures.

#### Protéger la ressource en eau

Le groupe ASF a développé un savoir-faire alliant respect de la sensibilité de la ressource et solutions rustiques et pérennes. Dans le cadre de la police de l'eau, le Groupe a mis en fonctionnement, en 2005, soixante et un nouveaux ouvrages contre la pollution des eaux, portant le nombre d'ouvrages de protection à 1 614. Sur le réseau conçu selon l'ancienne réglementation (avant 1992), le Groupe entreprend des programmes de rattrapage. ASF a ainsi engagé en 2005, son programme de protection sur les zones les plus

# 1614

## OUVRAGES CONTRE LA POLLUTION DES EAUX

exposées et spécialement les captages d'alimentation en eau potable (quatre sites protégés en 2005 sur quarante-sept sites à protéger d'ici 2011). Outre ces dispositifs préventifs, le Groupe est organisé pour réagir opportunément en cas d'événement polluant. Des plans d'intervention et de secours, élaborés en collaboration avec les préfetures et les services de secours, sont en place dans chaque département. À fin 2005, ce sont trente-trois plans qui détaillent les modalités d'intervention en cas d'accident impliquant des matières polluantes ou dangereuses en vue de limiter au maximum les impacts potentiels sur l'environnement (confinement du polluant notamment). Ces plans permettent d'assurer des conditions de sécurité optimales pour les clients et le personnel d'intervention. Ils sont mis à jour avec l'évolution du réseau. En 2005, onze accidents avec déversement de matières dangereuses ont été constatés, sans atteinte du milieu naturel : les produits ont en effet pu être traités sur la plate-forme. Chez ESCOTA, le personnel d'astreinte dispose de fiches « réseau d'écoulement » concer-

# 33

## PLANS D'INTERVENTION EN CAS D'ACCIDENTS IMPLIQUANT DES MATIÈRES POLLUANTES OU DANGEREUSES

nant 80 km d'autoroutes sensibles. En 2005, cet outil d'aide à la gestion des écoulements polluants a été mis sous forme de CD-Rom comprenant un outil de recherche multicritères (par autoroute, commune, point kilométrique...) permettant de localiser les zones à enjeux (franchissements de cours d'eau, captages), de connaître les schémas des écoulements, d'identifier les bassins concernés. Il comprend en outre la liste des sociétés de dépollution disponibles et des fiches réflexes en fonction des matériaux polluants épanchés. Il a été mis à disposition des districts et services.

### La politique de gestion des déchets

L'activité du groupe ASF amène à générer des déchets variés auxquels s'ajoutent les déchets produits sur le réseau par les clients. Au cours de l'année 2005, 7 000 tonnes non triées d'ordures ménagères ont été collectées et éliminées, auxquelles s'ajoutent les déchets industriels banals liés à l'activité ou ramassés sur le réseau (ferrailles, plastiques, gravats, encombrants...).



### PROTECTION DE LA VILLE DE NÎMES CONTRE LES INONDATIONS

La conception et la construction des ponts et viaducs sont étudiées pour ne pas aggraver les perturbations hydrauliques liées à l'érosion des berges et aux crues. Au titre de la solidarité nationale, ASF participe au plan de protection de la ville de Nîmes contre les inondations établi après celles de 1988 : cinq importants ouvrages hydrauliques seront réalisés d'ici fin 2007 sous l'A9 et l'A54. L'investissement total du Groupe représente 15 millions d'euros. Les travaux du cadereau (canal) d'Alès ont débuté avec la réalisation d'un premier ouvrage sous une section très circulée de l'A54 (près de 36 000 véhicules/jour dont 20 % de poids lourds).

— Ouvrage hydraulique réalisé sans coupure de l'autoroute.



“

Nous assurons  
une gestion durable  
des abords du réseau.

”

**Patrice Lebrun** 41 ans, assistant nature paysage et environnement, Direction d'exploitation de Brive

**COMMENT DÉFINISSEZ-VOUS LE MÉTIER D'ASSISTANT NATURE, PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT ?**

Je parlerais de « trait d'union » entre le génie civil et le vivant, entre l'autoroute et son environnement : un facilitateur d'échanges et de richesses. Chacun dans sa mission peut avoir un impact sur l'environnement. Mon rôle est de lui apporter l'éclairage qui lui permettra de maîtriser la portée technique et réglementaire de son action dans ce domaine.

**VOUS ÊTES DONC UN ACTEUR DE TERRAIN ?**

Oui, cette proximité avec le terrain est essentielle : en interne, en assistant au quotidien les opérationnels dans le suivi de nos ouvrages et végétaux pour des lisières belles, simples et qui « vivent toutes seules » ; et aussi à l'extérieur, en allant à la rencontre de nos partenaires locaux pour assurer une gestion sensible et surtout durable des abords de notre réseau.



# 88,3 M€

POUR PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT

Le Groupe a valorisé 36% du tonnage global produit en les confiant aux filières locales. Fin 2005, vingt-et-un districts sont organisés pour assurer le tri sélectif des déchets résultant de leur propre activité et du ramassage sur les chaussées (ferrailles, pneumatiques, plastiques...). L'objectif du Groupe est d'étendre cette organisation à l'ensemble des trente-six districts d'ici fin 2006. Cet effort d'équipement a permis cette année le recyclage de 114 tonnes de papiers et cartons. Quant aux ordures ménagères récupérées sur les aires, le Groupe a poursuivi son programme d'équipement : ASF a mis en place le tri sélectif sur les aires de Communay nord et sud (A46 à l'est de Lyon) en partenariat avec le Sitom Rhône-Isère, et sur Marguerittes avec le Sitom sud/Gard. Escota, après Vidauban sud (A8), a équipé, en partenariat avec la commune de Brignoles qui prend à sa charge la collecte et la valorisation des emballages, les aires de Cambarette nord et sud (A8). En 2005, plus de dix tonnes de verre et d'emballages ont été triées par les clients sur les huit aires équipées. À l'horizon 2006, neuf nouvelles aires devraient être équipées.

# 316

PASSAGES POUR LA FAUNE

## L'autoroute, un espace de sensibilisation du grand public

Accueillant en moyenne plus de 30 000 véhicules par jour, le réseau du groupe ASF constitue un espace de communication privilégié pour sensibiliser les conducteurs. Par la diffusion d'informations prévisionnelles sur le trafic et les conditions de circulation, le Groupe offre à chacun de ses clients la possibilité de programmer ses déplacements, évitant ainsi les pointes et perturbations. De même, par une communication incitative les implique-t-il en vue d'une conduite plus sécuritaire et moins consommatrice de carburant, thèmes relayés sur Radio Trafic FM, sur les panneaux lumineux d'information et par les partenaires (*Journal de Mickey, Petit Futé, Paru Vendu*).

En 2005, Radio Trafic FM a ainsi traité près de 150 chroniques portant sur la sécurité au volant et sur les meilleures pratiques pour limiter les impacts de la circulation sur l'environnement. L'ensemble de ces chroniques a fait l'objet de plus de 2 000 diffusions sur l'année.



## TRI SÉLECTIF : BONS DÉBUTS

En théorie, si les clients triaient tous les déchets qu'ils produisent sur les aires d'autoroute, 25 % du poids total de ces déchets pourraient être valorisés. Aujourd'hui, la marge de progrès est importante puisqu'ils ne trient encore que 3 % des déchets qu'ils produisent. En revanche, un très bon taux de recyclage a été constaté. En effet, 85 % des déchets triés sont valorisables (contre 70 % en moyenne dans les communes).

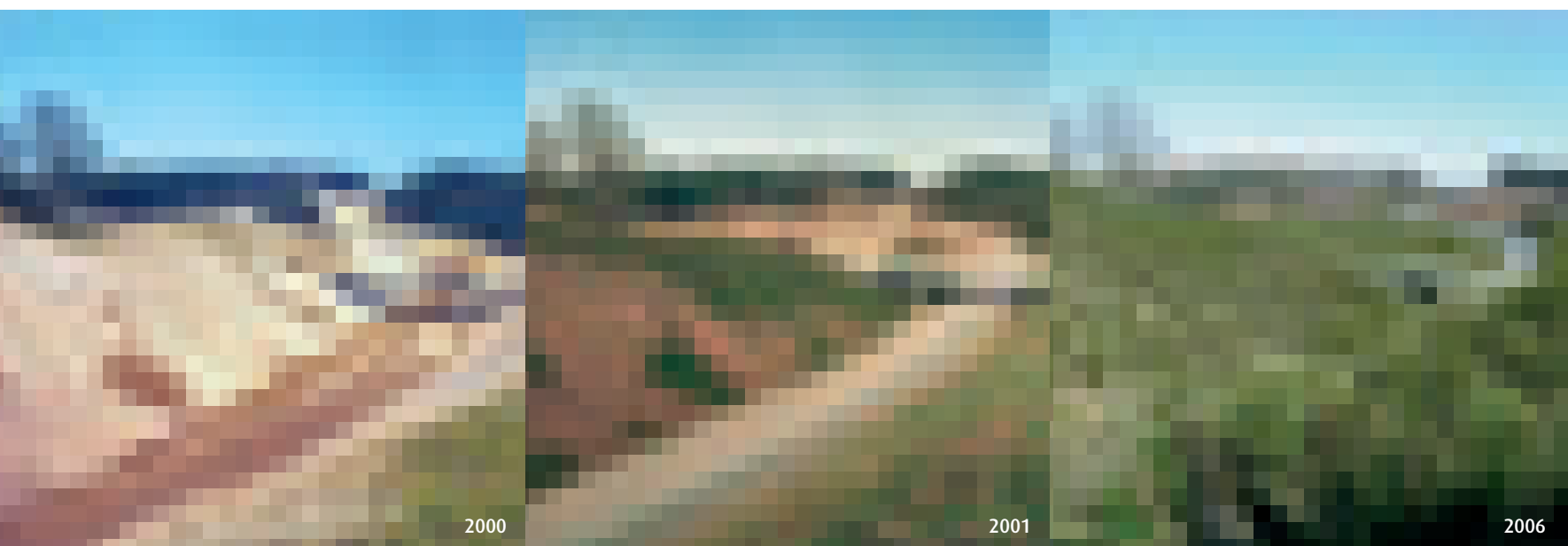
— Un point de recyclage est composé de trois bacs de 660 litres : un bac de couleur verte dédié au verre, un bac jaune dédié aux emballages, journaux et magazines et un bac gris pour les autres déchets non recyclables.



Quinze années en moyenne sont nécessaires entre la décision de l'État de réaliser une autoroute et son ouverture à la circulation. Dès la mise en service, les espaces riverains de l'autoroute sont durablement modifiés. La concertation avec les acteurs locaux est essentielle pour contribuer à restaurer un équilibre au sein de ces espaces et pour maintenir la qualité de ces « vitrines » sur le territoire.

## ESPACES RIVERAINS

### Quand l'autoroute compose...



2000

2001

2006

Sur l'A89, près de l'aire de la Corrèze : en six ans, la nature a repris ses droits et l'autoroute se fond dans le paysage.

#### PROTÉGER LES RIVERAINS DU BRUIT : UN VASTE PROGRAMME DE PROTECTION PHONIQUE EN PARTENARIAT AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

La réglementation fixe des seuils en décibels correspondant au bruit perçu par les riverains pour le trafic horaire moyen sur une année. La réglementation ayant évolué, notamment en 1992 et 1995, des seuils différents s'appliquent selon la situation de l'autoroute. La protection contre le bruit (moins de 60 dB le jour et de 55 dB la nuit) est systématiquement intégrée lors de la construction d'une nouvelle section d'autoroute. Ainsi, pour les 18,9 km d'autoroutes mises en service en 2005, ASF a isolé les façades de deux maisons et acheté une habitation.

Les élargissements d'autoroute sont l'occasion d'opérations de rattrapage de situations anciennes détériorées. Ainsi, ASF a réalisé sous forme de murs écrans et de buttes de terre, l'équivalent de 6 849 m<sup>2</sup> de surface verticale liées aux opérations d'élargissement d'A62 (Montauban/St Jory) et à l'occasion de l'extension de la gare de Toulouse nord. Les façades de vingt-cinq logements ont également été isolées, sur ces mêmes opérations et sur A10

Lormont/Virsac. Dans la perspective de l'élargissement d'A63, quatre habitations très difficiles à protéger contre le bruit ont été achetées. Ce sont ainsi, en 2005, 136 logements supplémentaires qui ont été protégés.

Pour les autoroutes anciennes, le Groupe poursuit son programme ambitieux de protection des points noirs bruit (PNB) correspondant aux habitations qui subissent une nuisance sonore supérieure à 70 dB (A). À fin 2005, 268 PNB ont été traités, portant le total à 1 165 sur les 1 440 habitations recensées, soit plus de 80 % du programme réalisé. Ce programme est complété par des opérations de protections complémentaires réalisées en partenariat avec les collectivités comme celle conclue pour trois ans entre la communauté d'agglomération du Pays d'Aix (CPA) et ESCOTA en janvier 2003. En 2005, 232 logements ont été traités, dont 124 PNB, pour un investissement total de 2,6 M€ HT, dont 0,433 M€ HT de participation de la CPA. Ce qui porte à 519 le nombre total de logements traités dans le cadre de cette opération.

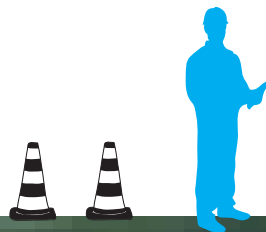
# 1,20 M€

INVESTI AU TITRE DU 1 % PAYSAGE

## UNE POLITIQUE DE VALORISATION FONCIÈRE RESPONSABLE

Le domaine géré par le groupe ASF représente près de 34 000 hectares. Fin 2005, plus d'un quart reste à délimiter. Cette opération consiste à distinguer les emprises nécessaires à l'exploitation de l'autoroute (DPAC) de celles qui ne le sont pas (domaine privé). En créant la direction de la valorisation foncière (DVF), le groupe ASF, s'appuyant sur l'expérience d'ESCOTA, se donne les moyens par une gestion active de son patrimoine, d'en connaître précisément l'état, d'anticiper les évolutions et de défendre ses projets (élargissements, aménagements...), tout en impulsant de nouvelles relations avec son voisinage.

Cet état d'esprit qui consiste à « regarder au-delà des clôtures », passe par une implication plus forte dans la vie locale et un renforcement de la veille sur les documents d'urbanisme. À ce titre, sur le réseau ASF, quatre-vingt-quatre communes riveraines situées dans des zones à enjeux (A46 sud, A7 Vallée du Rhône de Vienne à Valence, Arc Méditerranée A7 et A9, Toulouse et arrivée sur Bordeaux par le nord, A63) ont été identifiées comme prioritaires pour 2006.



# 1 165

POINTS NOIRS BRUIT TRAITÉS

Les données les concernant sont intégrées dans une base cartographique liée au système d'information géographique (SIG) du Groupe. Les orientations de la politique de la valorisation foncière arrêtées en 2005 par la Direction générale ont fait l'objet de six journées de sensibilisation touchant dix-neuf districts. Cette politique s'inscrit dans le cadre de l'action 21 du plan de progrès développement durable du Groupe : « Identifier en amont les projets locaux et les partenariats potentiels pour une meilleure maîtrise du devenir de nos abords et une gestion active de notre patrimoine foncier ».

## UNE INTERFACE ÉQUILIBRÉE ENTRE L'AUTOROUTE ET LES COMMUNES TRAVERSÉES

Le groupe ASF s'attache à promouvoir un urbanisme de qualité aux abords de son réseau afin d'éviter leur dégradation et de préserver, en partenariat avec les communes riveraines, la qualité de ces espaces. Pour cela, le Groupe s'appuie sur deux leviers. Le premier, réglementaire, découle des dispositions prises en 1995 par le ministère de l'Équipement au titre du 1 % paysage et développement. Il conduit ASF, aux côtés de l'État et en partenariat avec les collectivités locales, à consacrer 1 % du coût de construction à des améliorations paysagères hors du domaine proprement routier.

Les sites sur lesquels portent ces opérations sont tous visibles depuis l'autoroute. En 2005, 1,20 M€ a été investi par ASF dans cette démarche.

Le second levier, plus volontariste, est la politique « écolisère » qui permet au Groupe, une fois l'autoroute en service, de veiller au développement d'activités de voisinage compatibles avec l'autoroute, réduisant les risques de conflits d'usage. Dans ce cadre, des contacts avec les acteurs locaux sont pris régulièrement pour échanger, en amont, sur les projets et partenariats potentiels. Exemple concret de cet engagement : le Groupe soutient, pour la quatrième année, le concours des entrées de ville organisé par la Ligue urbaine et rurale pour l'aménagement du cadre de la vie française (LUR, association d'utilité publique).

Ce concours vise à récompenser les collectivités engagées dans la réhabilitation de leurs périphéries dégradées le long des accès principaux ou dans la conception de zones d'activités nouvelles plus cohérentes et plus conviviales.

Tranchée couverte d'Arcambal et viaduc sur le Lot (A20).

L'autoroute est un support indissociable de la liberté de circulation et du développement économique : plus de 32 milliards de kilomètres ont été parcourus sur le réseau en 2005. Il importe au groupe ASF de favoriser les retombées positives liées à la présence de l'autoroute. En favorisant l'activité économique et touristique, elle renforce l'attractivité des territoires desservis.

## VALORISATION

### Le développement des territoires



Affiche issue du partenariat signé avec les organismes touristiques du massif du Sancy et des volcans d'Auvergne. Ce partenariat vise à promouvoir l'identité de la région auprès des Bordelais, des Périgourdiens et des Corrèziens et à les inciter à choisir l'autoroute A89 pour y accéder.

#### FORUM OBSERVATOIRES A20/A89 : RETOMBÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES DE L'AUTOROUTE. ON LES MESURE, ON LES PARTAGE

ASF a confié à des centres universitaires de recherche le développement d'outils d'évaluation pour mieux connaître et anticiper les effets de l'implantation des autoroutes A20 et A89. Les premiers enseignements de ces observatoires ont fait l'objet en octobre 2005 d'une présentation publique à l'occasion d'un forum organisé par ASF et la Direction régionale de l'Équipement du Limousin, en partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie du pays de Brive.

Cette manifestation, qui a réuni plus de 130 personnes, a permis la présentation aux élus locaux des travaux de recherche portant sur les retombées économiques directes et indirectes (activité générée, emplois créés), les impacts sur le milieu naturel et la contribution à l'aménagement des territoires traversés par l'A20 et l'A89. Ces rencontres sont également l'occasion d'aider les partenaires locaux, élus et décideurs, dans leur prise de décision et de partager les bonnes pratiques d'aménagement du territoire.

#### LES INSTALLATIONS COMMERCIALES : DES COULEURS ET DES SAVEURS RENOUVELÉES

ASF et ESCOTA ont mis à profit l'arrivée à échéance fin 2005 de quarante et un contrats sur leur réseau, pour mener une réflexion globale de réorganisation et de redistribution de ces installations commerciales sur les autoroutes A8, A9, A10, A50, A61 et A62, et y traduire concrètement les engagements de chacun en faveur du développement durable. Chaque société et l'enseigne concernée ont mis en place des actions comme l'implantation du tri sélectif et l'utilisation de sacs biodégradables pour les déchets, dans le droit fil de l'action 20 du plan de progrès développement durable du Groupe.

#### PROMOUVOIR L'IDENTITÉ DES RÉGIONS : A89, PREMIÈRES VENDANGES SUR L'AIRE DES VIGNES

L'autoroute est bien plus qu'une infrastructure au service de la seule circulation ; elle doit contribuer à une mise en valeur du caractère et de l'identité du pays traversé, des patrimoines et des richesses de chaque région. En Gironde, l'A89 rend hommage aux vignobles du Bordelais sur l'aire de repos des Vignes, entre Libourne nord et Coutras, en présentant un hectare et demi de

# 450 000

CARTES  
MONUM/ASF DISTRIBUÉES

Merlot et de Cabernet. Plantée au printemps 2003, exploitée par un viticulteur de Saint-Ciers d'Abzac, la vigne d'A89 a été vendangée début octobre pour la première fois. Elle fera l'objet d'une cuvée spéciale. Vendanges « en famille » cette année mais, dès l'an prochain, une équipe d'ouvriers sera mobilisée pour la récolte.

## À LA DÉCOUVERTE DU PATRIMOINE LOCAL

Afin d'inciter les voyageurs à quitter l'autoroute pour une courte visite ou à prévoir un séjour lors d'un prochain passage, le groupe ASF travaille avec les collectivités locales pour valoriser leurs activités, les services qu'elles proposent, leurs richesses patrimoniales et leurs produits régionaux.

ASF et le Centre des monuments nationaux (Monum) ont ainsi noué en 2005 un partenariat afin de valoriser le patrimoine traversé. 450 000 cartes routières du réseau ASF illustrées par les monuments du sud de la France ont été distribuées à cette occasion. Pour Monum, ce partenariat est une opportunité unique de promouvoir les monuments nationaux auprès des milliers de vacanciers qui parcourent chaque été l'Autoroute du Soleil, la Languedocienne, la Catalane, l'Occitane... ASF s'affiche également et pour la deuxième année dans le Guide Vert Michelin (éditions Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées et Poitou-Vendée-

# 1 060

PANNEAUX D'ANIMATION TOURISTIQUE  
SUR LE RÉSEAU ASF-ESCOTA

Charentes), et de manière particulièrement utile pour le candidat au voyage puisque présent sur les marque-pages du célèbre guide touristique. L'occasion pour le Groupe de soutenir ses axes récents (A87 et A20), et de montrer qu'ils conduisent en toute sérénité aux nombreuses richesses du territoire.

## PARTENARIAT TOURISTIQUE AUTOUR DU SANCY

L'engagement du groupe ASF en faveur de la promotion des régions desservies par son réseau s'illustre aussi en novembre 2005 par la signature du partenariat avec l'organisme local de tourisme Sancy-Volcans et l'office de tourisme du massif du Sancy. Des études de l'observatoire A89 ont mis en évidence l'intérêt pour les populations du Grand Ouest d'utiliser l'A89 pour rejoindre les stations touristiques du Sancy. Le Groupe a donc souhaité, avec l'office du tourisme du Sancy, faire découvrir ou redécouvrir à cet important potentiel de clients les stations du Massif central, et plus largement le patrimoine naturel et culturel remarquable du Puy-de-Dôme et de la région Auvergne.

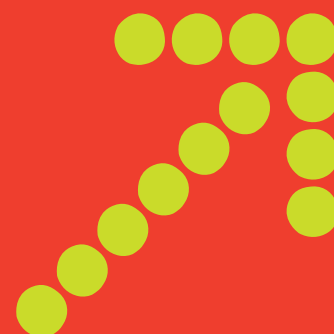
Une campagne de promotion sera menée en janvier 2006 et au printemps. Elle s'appuiera sur des affiches 4X3 à Bordeaux, Périgueux et Brive, sur Radio Trafic FM, sur internet, mais aussi sur des opérations ponctuelles réalisées lors de salons du tourisme et de la foire de Bordeaux.



52  
53



48



35

26



# les fruits de nos succès

Les ressources humaines sont la clef de la performance et de l'engagement du groupe ASF à satisfaire sa clientèle 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. À l'heure où le Groupe connaît des changements significatifs dans son organisation, il a pour ambition de déployer une gestion des ressources humaines dynamique, fondée sur le dialogue social et la responsabilité, et répondant aux aspirations des salariés.

## RESSOURCES HUMAINES

### La richesse du Groupe



20 décembre 2005, la cérémonie des trophées de l'innovation a réuni le management du Groupe, les animateurs relais et les lauréats.

#### CHIFFRES CLÉS

Au 31 décembre 2005, ASF et ESCOTA comptent 7975 salariés, dont 7 234 titulaires de contrats à durée indéterminée. Les cadres, agents de maîtrise, employés et ouvriers représentent respectivement 8,5 %, 32 %, 43,8 % et 15,7 % des salariés.

#### FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DES CARRIÈRES

**Construire l'avenir en matière d'emploi** : le groupe ASF poursuit la mise en place de sa politique de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC) adaptée à chaque type de population. **Valoriser les compétences** : le Groupe porte une attention particulière à la gestion individuelle des carrières. Il favorise la promotion par le développement des compétences et le recours aux ressources internes.

C'est ainsi qu'en 2005, plus de 60 % des postes cadres à pourvoir l'ont été en interne. La parution simultanée des postes à pourvoir sur les deux intranets du Groupe, la création de passerelles entre les différentes filières métiers facilitent cette mobilité. Des revues de personnel sont organisées chaque année en complément des entretiens annuels, assurant un suivi individualisé des cadres.

#### APPRÉCIATION POTENTIEL CADRE (APC)

L'APC s'inscrit dans la politique de GPEC. Elle permet de préparer l'avenir en s'appuyant en priorité sur l'interne, capitalisant ainsi savoir-faire et compétences. Pour le personnel de maîtrise qui en bénéficie depuis 2005, elle offre des possibilités d'évolutions professionnelles en permettant à certains agents de maîtrise d'accéder à des postes cadres. Dix salariés en ont bénéficié en 2005 (action 11 du plan de progrès développement durable).

#### ACCORD HANDICAPÉS : LA VOLONTÉ AFFIRMÉE DE FAVORISER L'INSERTION DES TRAVAILLEURS HANDICAPÉS ET D'ADAPTER LEURS POSTES DE TRAVAIL

Par la signature en décembre 2004 d'une nouvelle convention relative à l'emploi des travailleurs handicapés, le groupe ASF réaffirme pour les années 2004 à 2006 l'objectif d'un taux minimal de travailleurs handicapés de 6 % (alors que la moyenne nationale est de 2,6 % dans les entreprises privées) et donne un nouveau souffle au dispositif en place.

Les dispositions adoptées facilitent la vie au travail des salariés handicapés, ainsi que leur évolution professionnelle. En 2005,



# 7 975

SALARIÉS

# 55

FEMMES PARMIS LES 115 SALARIÉS PROMUS

# 54 55

Rapport d'activité 2005 - Groupe ASF



## CONCOURS DE L'INNOVATION : DES IDÉES QUI FONT GAGNER

L'innovation pour le groupe ASF, c'est une tradition ! Depuis longtemps, dans les districts, les salariés développent, inventent des procédés et des dispositifs qui améliorent leurs conditions de travail, renforcent la sécurité et optimisent les services aux clients.

Ce « coup de pouce à l'innovation » permet de faire circuler les idées et de valoriser les meilleures d'entre elles... ainsi que leurs créateurs.

L'édition 2005 a permis de réunir 62 dossiers : les innovations concernaient toutes les filières (péage, viabilité, structure...). Cinq trophées ont été remis, plus un diplôme d'honneur au district de Salon, primé pour la troisième année consécutive. Parmi ces innovations, certaines sont passées dans les marchés du Groupe ou ont donné lieu à des accords avec des fournisseurs extérieurs, respectant en cela l'objectif fixé il y a trois ans.

le taux d'emploi de travailleurs handicapés est de 7,29 % pour ASF (7,11 % en 2004) et de 6,03 % pour ESCOTA (5,87 % en 2004). Le taux global ASF-ESCOTA passe de 6,83 % en 2004 à 6,99 % en 2005.

### ÉGALITÉ PROFESSIONNELLE ENTRE HOMMES ET FEMMES

Toutes promotions confondues, en 2005, 17,6 % des femmes ont bénéficié d'une promotion (17,6 % en 2004) et 16,2 % des hommes (22,4 % en 2004). En 2005, sur un effectif de 7 234 CDI, dont 3 005 femmes (42 %) et 4 229 hommes (58 %), 115 salariés ont été promus dans une catégorie supérieure, dont 55 chez les femmes et 60 chez les hommes.

### RÉMUNÉRER ÉQUITABLEMENT

Le groupe ASF fonde la reconnaissance de ses collaborateurs sur le niveau de compétence et la contribution personnelle de chacun aux résultats de l'entreprise. En 2005, la rémunération moyenne du personnel en place a augmenté de 3,93 %. Le personnel du Groupe bénéficie d'un système d'intéressement et d'une participation.

En 2005, le montant moyen de l'intéressement versé aux salariés au titre de 2004 a été de 627 €. Le calcul de l'intéressement intègre des critères liés à la productivité de l'activité, à la sécurité du travail, à la lutte contre l'absentéisme. En décembre 2005, chaque salarié a, de plus,

bénéficié d'une prime exceptionnelle d'intéressement de 200 € pour laquelle un abondement spécifique a été négocié. Les sommes versées au titre de cette prime sur le fonds Actionnariat ASF bénéficient d'un abondement de 100 %, au lieu des 35 % habituels.

### ÉPARGNE SALARIALE

À l'occasion de l'introduction en bourse de mars 2002, les salariés du Groupe ont largement souscrit à l'offre qui leur était réservée dans le cadre de l'ouverture du capital. Au 31 décembre 2005, les salariés du Groupe détiennent 2,01 % du capital d'ASF. L'actionnariat salarié permet aux collaborateurs du Groupe de bénéficier des efforts consentis pour améliorer la performance opérationnelle de leur entreprise.

Consciente des efforts de l'ensemble des salariés, la direction générale a proposé au conseil d'administration deux nouveaux dispositifs pour 2005 : un nouveau fonds en actions ASF, Perspective 2005, permettant à chacun de placer le montant de son intéressement en le sécurisant et en bénéficiant de sept fois la hausse moyenne de l'action, et l'attribution de dix actions gratuites pour chaque salarié ayant placé la totalité de son intéressement et de sa participation 2004 dans le fonds Actionnariat ASF, sous réserve du maintien de cet apport pendant deux ans. Le montant de la participation distribuée en 2005, au titre de l'exercice 2004 et pour l'ensemble du Groupe, représente plus de 17 millions d'euros.

# 17 M€

DE PARTICIPATION DISTRIBUÉS  
EN 2005

# 155 000 heures

DE FORMATION EN 2005

## ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION DU PÉAGE : UNE PRÉOCCUPATION PERMANENTE

La fluidité souhaitée par les clients, le développement technologique et la recherche de gain de productivité ont conduit les sociétés d'autoroute à proposer aux clients des voies automatiques au péage. ASF a progressivement amélioré les services au client en passant de 33 % de transactions automatiques en 1998 à plus de 60 % en 2005.

Cette évolution s'est faite dans le respect du dialogue social. Un accord d'entreprise signé en 2005 a consacré les modalités de l'automatisation : ni licenciement ni mutation forcée, évolution des statuts du personnel, réduction de la précarité et enfin attribution d'une partie des gains de productivité au personnel du péage.

## ENTRETIENS PROFESSIONNELS

Leur relance correspond à l'action 10 du plan de progrès développement durable : redynamiser les entretiens individuels afin qu'ils constituent un véritable outil de management et de gestion des carrières. Pour cela, ASF redéfinit et clarifie les objectifs des entretiens

professionnels en mettant en avant les intérêts réciproques des deux parties. La mise en place d'un outil d'analyse des retours d'entretiens (base de données) permet d'intégrer dans un processus de gestion des carrières, les informations recueillies dans ce cadre (souhaits d'évolution, demandes de formation).

## PRÉSENCE PLUS

ASF a lancé en 2004 une démarche pluriannuelle d'amélioration du « présentisme ». Elle vise la santé, les organisations, les conditions de travail, la sécurité, le respect des règles, la reconnaissance et le relationnel.

Grâce à l'implication de tous, salariés, management et représentants du personnel, le taux d'absentéisme a diminué de 17 % en deux ans, passant de 4,89 % à 4,06 %.



## FORMATION : DES EFFORTS IMPORTANTS POUR TOUTES LES FILIÈRES

En 2005, le groupe ASF a organisé, au bénéfice de toutes les catégories du personnel, 155 000 heures de formations, principalement sous forme de séminaires mais aussi de formations assistées par ordinateurs. Le budget dédié par ASF représente 3,31 %\* de la masse salariale, soit en moyenne près de 18 heures de formation par salarié. Une part conséquente de ces formations est dispensée par des formateurs internes (environ 52 200 heures).

L'accent est porté sur l'accompagnement de projets comme la relance des entretiens professionnels, la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC), en particulier au sein de la filière péage et la sécurité, un axe sur lequel le Groupe doit rester exemplaire. ESCOTA a quant à elle consacré 2,84 %\* de la masse salariale à la formation, pour un total de 16,70 heures en moyenne par salarié.

\* Taux déclaré, voir page 17.

— Diagnostic de conduite poids lourd au profit d'un ouvrier autoroutier du district de Narbonne.





Je connais une  
évolution régulière  
dans mon travail.



**Diane Trinh** 32 ans, receveuse, péage de Muret, district de Toulouse

#### QUEL EST VOTRE PARCOURS CHEZ ASF ?

J'ai connu une évolution régulière : d'abord recrutée en tant que receveuse en CDD fin 2002, j'ai ensuite décroché un CDI en juin 2004. Depuis novembre 2004, en plus de mon poste au péage de Muret, j'assure les fonctions d'agent de contrôle et de caissier par intérim. Les responsabilités sont importantes : surveillance du bon écoulement du trafic au péage, encadrement des équipes de receveurs, contrôle de la recette...

#### QU'A CHANGÉ LA CONVENTION 66, SIGNÉE EN 2005, DANS VOTRE ORGANISATION DE TRAVAIL ?

De la fixité et de la visibilité dans mon emploi du temps. Désormais, j'ai la connaissance de 70 % de mes jours de travail et de repos. C'est une amélioration indéniable même si certains enchaînements de postes en 3x8 sont parfois intenses.



ASF s'est engagé à rendre compte fidèlement de ses performances auprès de ses actionnaires et de l'ensemble de ses parties prenantes et s'est employé à tisser des relations de qualité avec tous.

# PERFORMANCES

## ASF et ses actionnaires

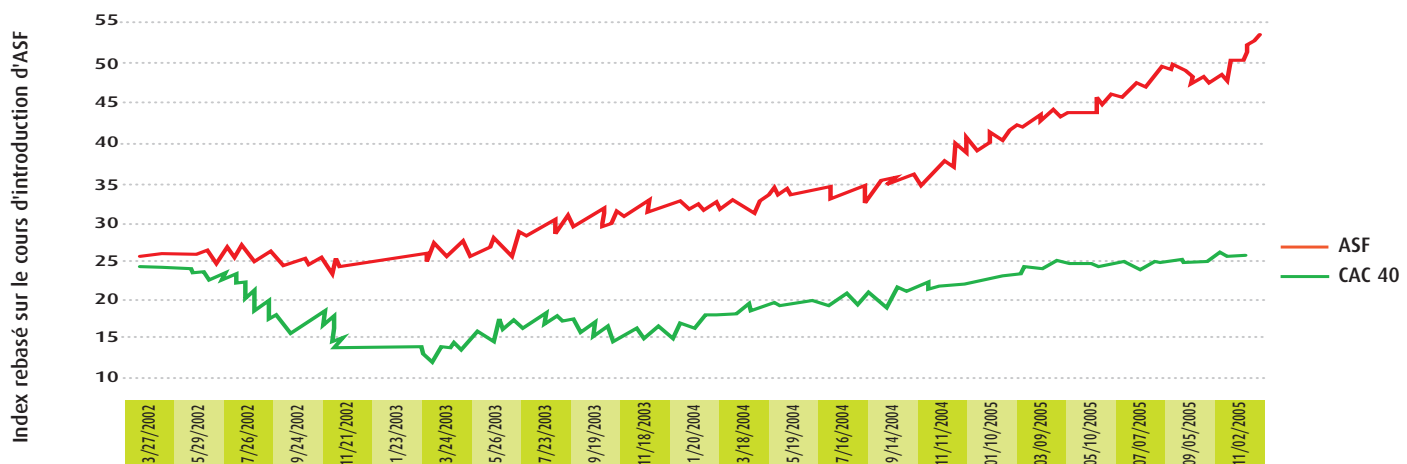
### RELATIONS ACTIONNAIRES INDIVIDUELS

Le club d'actionnaires créé par le Groupe en 2003 compte, à fin 2005, près de 2 000 membres. Les privilèges club offrent notamment une information privilégiée, des visites de sites pour découvrir les métiers et les réalisations d'ASF, des partenariats dans le domaine de l'automobile, des finances et des loisirs. En octobre 2005, le Groupe a remporté le prix du meilleur service actionnaires (catégorie SBF 120) lors de la remise des Fils d'Or, concours issu d'un partenariat entre La Vie Financière et Synerfil. Il récompense les équipes de communication financière les plus compétentes selon les critères de rapidité, fiabilité et convivialité de l'information et cela par le biais de plusieurs canaux : le numéro vert, le courrier électronique, le club actionnaires, les réunions à Paris et en province, la lettre et le guide aux actionnaires... Ce prix constitue la troisième récompense saluant la qualité du service des rela-

tions actionnaires d'ASF depuis sa première cotation. Le dialogue et le contact direct avec ses actionnaires individuels sont privilégiés : en novembre 2005 et pour la quatrième année consécutive, le Groupe a participé au Salon Actionnaria.

### PERFORMANCE DE L'ACTION ASF

Cotée à la Bourse de Paris depuis mars 2002, et première capitalisation boursière du CAC Next 20, l'action ASF a connu sur quatre ans un parcours boursier particulièrement performant, répercutant au niveau de sa politique de dividendes les fruits de la progression régulière de son chiffre d'affaires et de ses résultats. En 2005, le Groupe partage les fruits de la croissance avec ses salariés et ses actionnaires. Outre la performance du titre ASF, le taux de distribution du dividende proposé passe de 49 % à plus de 60 % du résultat net consolidé.



### ÉVOLUTION DU COURS DE L'ACTION ASF DEPUIS L'INTRODUCTION EN BOURSE

ASF a surperformé le CAC 40 de +107 % entre le 28 mars 2002 (prix d'introduction de 24 € pour les actionnaires individuels) et le 31 décembre 2005. Sur l'année 2005 uniquement, ASF a progressé de +35 % et a surperformé le CAC 40 de +12 %.

### LA DRE NIORT A LA COTE

Le Centre de contrôle du trafic de Vedène accueille régulièrement les actionnaires, lesquels n'hésitent pas à mettre casques et baudriers pour visiter nos grands chantiers de construction. Mais les membres du club actionnaires n'avaient pas encore eu l'occasion de découvrir le cœur de l'activité opéra-

tionnelle. En mars 2005, la DRE Niort a reçu un groupe d'actionnaires individuels membres du club dans les coulisses des unités opérationnelles d'ASF. Chaque visite suscite le même enthousiasme : « Je n'imaginais pas tout ça derrière le ruban d'asphalte ! ».

Depuis de nombreuses années, le groupe ASF s'implique dans diverses actions de solidarité portées par son personnel (action 12 du plan de progrès développement durable) ou ses partenaires locaux et mène en partenariat des actions de sensibilisation des enfants aux enjeux de la sécurité routière.

## SOLIDARITÉ

### Des actions, des partenariats

#### DES INITIATIVES PORTEUSES DE SOLIDARITÉ

Tout jeune voyageur de 3 à 9 ans s'arrêtant le 23 décembre 2005 avec ses parents sur l'aire de Montélimar ouest (A7) et prononçant le « mot magique » donné sur les ondes de Radio Trafic FM, gagnait deux cadeaux, le premier pour lui, le second pour un enfant hospitalisé. 400 enfants ont participé à ce jeu et, fin décembre, cadeaux et cartes de vœux ont été apportés dans les hôpitaux de Montélimar, Avignon et Marseille (La Timone).

Chez ESCOTA, l'opération « Enfants sans Noël » a été reconduite en novembre 2005 pour la onzième année au profit des enfants défavorisés. Les clients sont invités à déposer aux barrières de péage d'Antibes (A8), de Meyrargues (A51) et de Pont de l'Étoile (A52), jeux et livres en bon état. Cette année, 34 000 jouets ont été remis aux associations caritatives pour les familles qu'elles suivent.

#### L'AUTOROUTE, TERRAIN D'APPRENTISSAGE POUR LES FUTURS CONDUCTEURS

La DRE Niort a initié début 2005 un partenariat innovant avec deux regroupements d'auto-écoles des Deux-Sèvres : l'École de Conduite Française et l'Association Nationale pour la Promotion de l'Éducation Routière, partenariat qui s'est concrétisé le 4 novembre par la signature d'une convention. Soutenant cette initiative, le préfet des Deux-Sèvres a publié un arrêté autorisant l'apprentissage de la conduite sur autoroute, précieux sésame pour ouvrir les barrières aux vingt-trois auto-écoles.

Les signataires se sont engagés mutuellement : ASF offre la gratuité du réseau (A10 et A 83) sur 50 km répartis entre les péages de Niort ouest et Niort sud ainsi qu'une matinée de formation et d'échange de pratiques avec les moniteurs, et les auto-écoles consacrent au moins 10 % du temps de formation des élèves à la conduite sur autoroute.


#### ➤ SÉCURITÉ ROUTIÈRE : SENSIBILISER LES FUTURS CONDUCTEURS


En mai 2005, 220 jeunes sportifs des écoles de rugby de Thiers et de l'ASM Clermont-Ferrand Auvergne, âgés de 8 à 14 ans, ont découvert, avec les équipes du district de Thiers et celles de la gendarmerie de Riom, les fondamentaux de la conduite sur autoroute. En octobre 2005, 50 apprentis du CFA de la chambre de commerce de Nîmes se voyaient proposer, par l'équipe du district de Gallargues sur l'aire de Nîmes Marguerittes, un jeu-test sur les distances de freinage. Les actions du Groupe s'adressent également aux futurs professionnels. Depuis trois ans, le district de Montélimar organise, avec la gendarmerie, des demi-journées de sensibilisation aux risques autoroutiers destinées aux élèves apprentis routiers du lycée technique Les Catalins de Montélimar. Au programme : visite du PC télécommunication de Montélimar sud, participation à un contrôle routier en situation réelle.



# EXTRAIT DES COMPTES CONSOLIDÉS

## au 31/12/05 aux normes IFRS

 <b>COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ</b>		
(EN MILLIONS D'EUROS)	2005	2004 RETRAITÉE IFRS
Chiffre d'affaires péages	2 427,3	2 342,9
Chiffre d'affaires des activités annexes	46,9	46,3
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>2 474,2</b>	<b>2 389,2</b>
Achats consommés et variations de stocks	(36,9)	(36,1)
Charges de personnel	(336,1)	(321,1)
Charges externes	(181,3)	(162,2)
Impôts et taxes	(355,8)	(341,7)
Dotations nettes aux amortissements	(492,3)	(472,1)
Dotations nettes aux provisions	(1,0)	(3,2)
Autres produits et charges d'exploitation	4,9	(8,2)
<b>RÉSULTAT OPÉRATIONNEL</b>	<b>1 075,7</b>	<b>1 044,6</b>
Coût de l'endettement financier brut	(418,7)	(434,8)
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	11,8	11,3
<b>COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET</b>	<b>(406,9)</b>	<b>(423,5)</b>
Autres produits (+) et charges financières (-)	10,2	(11,6)
Charge d'impôt	(235,5)	(210,4)
<b>RÉSULTAT NET DES ACTIVITÉS POURSUIVIES</b>	<b>443,5</b>	<b>399,1</b>
<b>RÉSULTAT NET</b>	<b>443,5</b>	<b>399,1</b>
Résultat hors groupe	(1,0)	(1,0)
<b>RÉSULTAT NET PART DU GROUPE</b>	<b>442,5</b>	<b>398,1</b>
Nombre moyen d'actions en circulation	230 978 001	230 978 001
Résultat net par action (en euros)	1,916	1,724
Résultat net dilué par action (en euros)	1,916	1,724

 BILAN CONSOLIDÉ		
(EN MILLIONS D'EUROS)	2005	2004 RETRAITÉE IFRS
<b>ACTIFS NON COURANTS</b>		
Écarts d'acquisition		
Immobilisations incorporelles	23,4	22,8
Immobilisations corporelles	11 846,3	11 835,1
Valeurs brutes	17 255,3	16 790,1
Amortissements cumulés	(5 409,0)	(4 955,0)
Titres de participation	13,0	7,2
Autres actifs financiers non courants	154,5	137,9
<b>TOTAL DES ACTIFS NON COURANTS</b>	<b>12 037,2</b>	<b>12 003,0</b>
<b>ACTIFS COURANTS</b>		
Stocks	13,2	13,3
Clients	139,9	134,1
Autres débiteurs	152,8	152,4
Actifs financiers courants	16,2	1,1
Trésorerie et équivalents de trésorerie	820,9	432,1
<b>TOTAL DES ACTIFS COURANTS</b>	<b>1 143,0</b>	<b>733,0</b>
<b>TOTAL DES ACTIFS</b>	<b>13 180,2</b>	<b>12 736,0</b>
<b>PASSIFS</b>		
<b>CAPITAUX PROPRES</b>		
Capital social	29,3	29,3
Titres d'autocontrôle		
Primes liées au capital social	853,5	853,5
Réserves et report à nouveau : social ASF	2 385,5	2 331,3
Réserves consolidées - Part du Groupe	(57,3)	(161,7)
Résultat consolidé - Part du Groupe	442,5	398,1
Intérêts minoritaires	3,8	3,0
Réserves consolidées - Part des minoritaires	2,8	2,0
Résultat consolidé - Part des minoritaires	1,0	1,0
<b>TOTAL DES CAPITAUX PROPRES</b>	<b>3 657,3</b>	<b>3 453,5</b>
<b>PASSIFS NON COURANTS</b>		
Emprunts : part à long terme	7 885,3	7 887,3
Provisions pour pensions et avantages assimilés : part à long terme	81,7	75,8
Autres provisions : part à long terme	12,8	12,0
Autres dettes	66,5	58,8
Passifs d'impôts différés	238,2	236,5
<b>TOTAL DES PASSIFS NON COURANTS</b>	<b>8 284,5</b>	<b>8 270,4</b>
<b>PASSIFS COURANTS</b>		
Emprunts : part à court terme <sup>(1)</sup>	754,0	541,1
Fournisseurs d'exploitation	66,1	57,9
Fournisseurs d'immobilisations	185,5	174,6
Impôts courants	27,0	49,0
Autres créiteurs	205,8	189,5
<b>TOTAL DES PASSIFS COURANTS</b>	<b>1 238,4</b>	<b>1 012,1</b>
<b>TOTAL DES PASSIFS</b>	<b>13 180,2</b>	<b>12 736,0</b>

<sup>(1)</sup> Dont concours bancaires courants.



## TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

(EN MILLIONS D'EUROS)	2005	2004 RETRAITÉE IFRS	
<b>RÉSULTAT NET CONSOLIDÉ (Y COMPRIS LES INTÉRÊTS MINORITAIRES)</b>	<b>443,5</b>	<b>399,1</b>	
Éliminations des charges nettes sans effet sur la trésorerie			
Dotations nettes aux amortissements	492,3	472,1	
Dotations nettes aux provisions (à l'exclusion de celles liées à l'actif circulant)	0,8	3,2	
Autres charges et produits calculés			
Plus et moins-values de cession	(0,2)	(1,4)	
Profits et pertes de dilution			
<b>CAPACITÉ D'AUTOFINANCEMENT APRÈS</b>			
<b>COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET ET IMPÔT</b>	<b>1</b>	<b>936,4</b>	<b>873,0</b>
Coût de l'endettement financier	2	396,7	435,1
Charge d'impôt (y compris les impôts différés)	3	235,5	210,4
<b>CAPACITÉ D'AUTOFINANCEMENT AVANT</b>			
<b>COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET ET IMPÔT (A)=(1+2+3)</b>	<b>A</b>	<b>1 568,6</b>	<b>1 518,5</b>
Impôts sur les sociétés versés	B	(207,0)	(139,2)
Variation du BFR liée à l'activité (y compris les dettes liées aux avantages au personnel)	C	(16,2)	(132,2)
<b>FLUX NETS DE TRÉSORERIE GÉNÉRÉS PAR L'ACTIVITÉ (D)=(A+B+C)</b>	<b>D</b>	<b>1 345,4</b>	<b>1 247,1</b>
Décaissements liés aux acquisitions de biens incorporels		(11,5)	(8,0)
Décaissements liés aux acquisitions de biens corporels		(503,2)	(649,4)
Subventions d'investissements reçues		14,7	13,2
Encaissements liés aux cessions de biens incorporels et corporels		1,6	3,9
Décaissements liés aux acquisitions d'immobilisations financières (titres non consolidés)		(5,8)	(3,5)
Variation des prêts et avances consentis		(0,3)	0,0
Autres flux liés aux opérations d'investissement		10,9	(44,0)
<b>FLUX NETS DE TRÉSORERIE LIÉS AUX OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT</b>	<b>E</b>	<b>(493,6)</b>	<b>(687,8)</b>
Dividendes mis en paiement au cours de l'exercice			
Versés aux actionnaires de la société mère		(240,2)	(159,4)
Versés aux minoritaires des sociétés intégrées		(0,2)	(0,2)
Encaissements liés aux emprunts		550,0	450,0
Remboursements d'emprunts (y compris contrats de location financement)		(377,3)	(604,3)
Intérêts financiers nets versés		(436,5)	(487,4)
Autres flux liés aux opérations de financement		37,4	49,1
<b>FLUX NETS DE TRÉSORERIE LIÉS AUX OPÉRATIONS DE FINANCEMENT</b>	<b>F</b>	<b>(466,8)</b>	<b>(752,2)</b>
Incidence des variations des cours des devises	G		
Incidence des variations de principes comptables	H		
<b>VARIATION DE LA TRÉSORERIE NETTE (I) =(D+E+F+G+H)</b>	<b>I</b>	<b>385,0</b>	<b>(192,9)</b>
Trésorerie au début de la période		432,1	625,0
Variation de trésorerie de la période		385,0	(192,9)
Trésorerie nette à la clôture de la période en 2005 : 820,9 M€ positive moins 3,8 M€ de soldes créditeurs de banques		817,1	432,1



# REPORTING SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL

## Recueil des données

Tranchée couverte d'Arcambal et viaduc du Lot sur l'A20 Brive/Montauban. En 2002, la section Cahors nord/Souillac de cette autoroute s'est vue décerner un Ruban d'or par la Direction générale des Routes (ministère de l'Équipement) pour la qualité de son intégration environnementale.

La Direction de l'environnement et du développement durable (DEDD) est chargée de coordonner le recueil des données relatives aux conséquences de l'activité du Groupe sur l'environnement, par application de la loi NRE. Une partie des données est extraite directement des bases de données sociétés renseignées tout au long de l'année. Après avoir produit en 2003 le premier bilan NRE Groupe, la DEDD a mis en place en 2004 un outil de collecte d'information de fiches navette NRE, améliorant la définition, précisant les modalités de reporting environnemental (entités sources à l'origine de la donnée, méthode de calcul...) et permettant ainsi de rendre plus fiable le recueil des données et leur homogénéité dans les différentes entités du Groupe.

Les fiches renseignées par les différentes entités sources sont collectées et validées par les entités consolidation choisies parmi les experts fonctionnels du domaine concerné. Cette méthode, testée en 2004, a été finalisée et mise en application pour l'exercice 2005.

Afin de conforter la démarche, la DEDD a décidé, en accord avec la Direction financière, de faire vérifier par un cabinet extérieur les méthodes de reporting social et environnemental du Groupe. Entre janvier et février 2006, une trentaine de personnes contributrices à différentes étapes du reporting (collecte, consolidation) a été interviewée pour vérifier la bonne mise en application des procédures existantes et des tests ont été réalisés sur une dizaine

d'indicateurs NRE sur l'exercice 2005. L'audit a fait l'objet début mars 2006 d'un avis accompagné de recommandations.

### ASF ET L'INVESTISSEMENT SOCIALEMENT RESPONSABLE EN 2005

En 2005, le Groupe a intégré de nouveaux indices socialement responsables :

- février 2005 : l'indice Ethibel Pioneer (259 entreprises dont 8 françaises) ;
- mars 2005 : l'indice FTSEGood (900 entreprises dont 33 françaises) ;
- mai 2005 : l'indice ECPI Ethical Index Euro (150 entreprises européennes les plus socialement responsables).

Par ailleurs, la notation globale d'ASF par l'agence Vigeo a globalement progressé entre 2004 et 2005. Le Groupe est classé *best in class* ou parmi les meilleurs dans les domaines des ressources humaines, de l'environnement, des clients et de l'implication vis-à-vis des communautés traversées.

La notation sur le gouvernement d'entreprise et les droits de l'homme a aussi montré une forte progression depuis 2004.

Sur la base des rapports annuels 2004, des rapports développement durable et sites internet de soixante entreprises (CAC40, next 20 et Mid 100), le CFIE (centre français d'information sur les entreprises) a jugé que le groupe ASF était dans les dix meilleurs en terme d'exhaustivité et de précision dans les rapports (sur les données NRE notamment).

# AVIS EXTERNE

## sur les procédures de reporting des informations sociales et environnementales du groupe ASF

À la demande du groupe ASF (sociétés ASF et ESCOTA), nous avons revu les procédures de reporting relatives aux informations sociales et environnementales publiées dans le rapport d'activité et dans le document de référence 2005. Ces procédures ainsi que les informations sociales et environnementales figurant dans ces rapports relèvent de la responsabilité de la direction du groupe ASF. Il nous appartient, sur la base de nos travaux, de vous faire part de nos constats et de formuler des recommandations aux directions concernées.

### NATURE ET ÉTENDUE DES TRAVAUX

Comme convenu, nous avons effectué les travaux suivants :

- Revue des procédures et conduite d'entretiens avec les responsables des informations environnementales et sociales des sociétés ASF et ESCOTA.
- Conduite d'entretiens auprès de trente contributeurs représentatifs de l'ensemble des niveaux de reporting dans chacune des deux sociétés afin de tester l'application des procédures et l'utilisation des outils (fiches navettes, SAP, logiciels RH) :
  - districts : Narbonne et le Cagnet des Maures ;
  - direction régionale d'exploitation : DRE de Narbonne ;
  - directions fonctionnelles : direction de l'environnement et du développement durable du Groupe, direction de la construction d'ASF, direction de l'ingénierie des infrastructures d'ESCOTA, direction de l'exploitation d'ESCOTA, les directions financières et directions des ressources humaines des deux sociétés.
- Tests aléatoires sur certaines données remontées par les entités mentionnées ci-dessus.

Des travaux de cette nature ne comprennent pas tous les contrôles propres à un audit conduisant à une assurance modérée ou élevée sur les données, mais nous permettent de formuler les constats ci-dessous.

### CONSTATS

- Le Groupe a défini des procédures pertinentes et a élaboré des outils spécifiques au reporting environnemental. Une sensibilisation auprès des contributeurs en charge des données collectées via SAP (eau, gaz, électricité, etc.) a permis d'améliorer leur fiabilité.
- La société ASF a formalisé les procédures de reporting liées aux données sociales.
- La société ESCOTA dispose d'un outil permettant la remontée des données sociales pour l'établissement de son bilan social. Les principes de reporting encadrant la remontée de ces données devront être documentés (définition des indicateurs, modalités de contrôles et responsabilités associées, etc.).
- Les procédures et les outils de collecte des données sociales et environnementales ont été diffusés auprès des différents contributeurs.
- Les principes de reporting définis ont été correctement mis en application à tous les niveaux observés pour les données environnementales (sociétés ASF et ESCOTA) et sociales (société ASF).
- Dans le cadre d'un processus de progrès continu, les responsabilités de chaque contributeur aux différentes étapes du reporting (collecte, contrôle et validation, consolidation) devraient être mieux définies. Par ailleurs, les contrôles effectués lors de la collecte et de la consolidation des données devraient être renforcés. La nature et les modalités d'enregistrement de ces contrôles devraient être décrites. Enfin, les bonnes pratiques observées au sein de certaines entités en matière de contrôle interne mériteraient d'être généralisées.

Neuilly-sur-Seine, le 28 février 2006

**ERNST & YOUNG et Associés**  
Environnement et Développement Durable

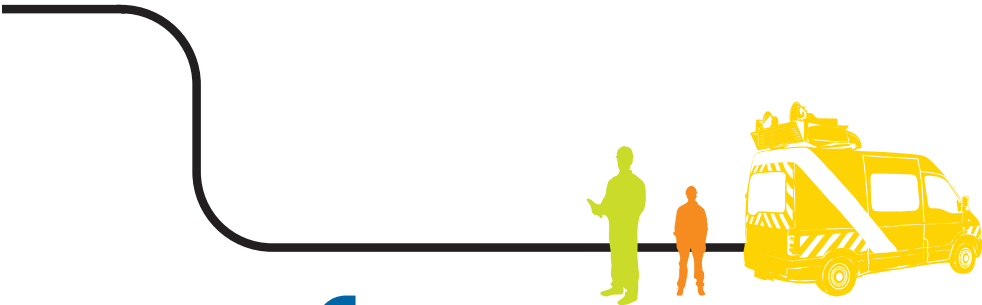
**Eric Duvaud**





**CONCEPTION, CRÉATION, RÉALISATION :**  Publicis Consultants |

**CRÉDITS PHOTOS :** Raphaël DAUTIGNY, collectif Luce / P. ENJELVIN, OPTMC /Ch. GUY, OPTMC /Mario RENZI. Photothèques ASF et ESCOTA



Partageons plus  
que l'autoroute

**Siège social** : 100, avenue de Suffren BP 533 - 75725 PARIS Cedex 15

**Courriel** : [service.communication@asf.fr](mailto:service.communication@asf.fr)

**Internet** : [www.asf.fr](http://www.asf.fr)

Une société de **VINCI**   
CONCESSIONS