

Document de Base





Société anonyme à conseil d'administration au capital de 24.069.840 €
Siège social : 36, rue du Docteur Schmitt, 21850 Saint-Apollinaire
016 250 029 R.C.S. Dijon

DOCUMENT DE BASE



AUTORITÉ
DES MARCHÉS FINANCIERS

En application du règlement n° 98-01 de la Commission des opérations de bourse, l'Autorité des marchés financiers a enregistré le présent document de base le 14 octobre 2004 sous le numéro I. 04-190. Il ne peut être utilisé à l'appui d'une opération financière que s'il est complété par une note d'opération visée par l'Autorité des marchés financiers.

Ce document de base a été établi par l'émetteur et engage la responsabilité de ses signataires. Cet enregistrement, effectué après examen de la pertinence et de la cohérence de l'information donnée sur la situation de la société, n'implique pas l'authentification des éléments comptables et financiers présentés.

Des exemplaires du présent document de base sont disponibles sans frais auprès de la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône au 148, rue de l'Université, 75007 Paris, et sur son site Internet (www.parisrhinrhone.fr), ainsi que sur le site Internet de l'Autorité des marchés financiers (www.amf-france.org).

SOMMAIRE

	<u>Page</u>
1. RESPONSABLES DU DOCUMENT DE BASE ET RESPONSABLES DU CONTROLE DES COMPTES	6
1.1. RESPONSABLE DU DOCUMENT DE BASE	6
1.2. ATTESTATION DU RESPONSABLE DU DOCUMENT DE BASE	6
1.3. RESPONSABLES DU CONTROLE DES COMPTES.....	6
1.3.1. Commissaires aux comptes titulaires	6
1.3.2. Commissaires aux comptes suppléants	6
1.4. ATTESTATION DES RESPONSABLES DU CONTROLE DES COMPTES	6
1.5. RESPONSABLE DE L'INFORMATION	8
2. RENSEIGNEMENTS RELATIFS A L'OPERATION	9
3. RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT LA SOCIETE ET SON CAPITAL	10
3.1. RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT LA SOCIETE.....	10
3.1.1. Dénomination sociale et siège social (articles 2 et 4 des statuts)	10
3.1.2. Forme juridique et législation applicable (article 1 des statuts)	10
3.1.3. Date de constitution et durée (article 5 des statuts)	10
3.1.4. Objet social (article 3 des statuts)	10
3.1.5. Registre du commerce et des sociétés	11
3.1.6. Consultation des documents juridiques	11
3.1.7. Exercice social (article 27 des statuts)	11
3.1.8. Répartition statutaire des bénéfices (articles 9, 29 et 30 des statuts).....	11
3.1.9. Assemblées générales (articles 19 à 26 des statuts)	12
3.1.10. Forme des actions et identification des actionnaires (article 8 des statuts)	12
3.1.11. Franchissements de seuils (article 9 des statuts)	13
3.2. RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT LE CAPITAL DE LA SOCIETE	14
3.2.1. Modification du capital et des droits de vote attachés aux actions	14
3.2.2. Capital social à la date d'enregistrement du présent document de base	14
3.2.3. Capital autorisé mais non émis	14
3.2.4. Plan d'options	14
3.2.5. Autres titres donnant accès au capital	14
3.2.6. Titres non représentatifs du capital	14
3.2.7. Tableau d'évolution du capital de la Société au 14 octobre 2004 au cours des cinq dernières années	14
3.3. REPARTITION DU CAPITAL ET DES DROITS DE VOTE DE LA SOCIETE	15
3.3.1. Actionnariat de la Société au 14 octobre 2004	15
3.3.2. Historique de l'évolution de la répartition du capital de la Société pour les trois dernières années	16
3.3.3. Pacte d'actionnaires	16
3.3.4. Nantissements d'actions de la Société	16
3.3.5. Principales personnes détenant le capital de la Société	16
3.3.6. Organigramme juridique du Groupe à la date d'enregistrement du présent document de base	17
3.4. MARCHE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DE LA SOCIETE	17
3.4.1. Instruments financiers de la Société déjà admis aux négociations sur un marché réglementé à la date d'enregistrement du présent document de base	17
3.4.2. Marché des actions de la Société	17
3.5. DIVIDENDES ET RESERVES DISTRIBUEES PAR LA SOCIETE	17
3.5.1. Dividendes et réserves distribués par la Société au cours des cinq derniers exercices	17
3.5.2. Politique de distribution	18
3.5.3. Délai de prescription	18
4. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE	19
4.1. PRESENTATION GENERALE	19
4.1.1. Le deuxième concessionnaire d'autoroutes en France et le troisième en Europe	19
4.1.2. Les missions du Groupe	21

	<u>Page</u>
4.1.3. Historique du Groupe	23
4.1.4. Positionnement du Groupe au sein du secteur autoroutier concédé français	23
4.1.5. Environnement concurrentiel du Groupe	25
4.2. STRATEGIE DU GROUPE	26
4.2.1. Offrir les meilleurs services aux clients de son réseau	27
4.2.2. Améliorer sa structure financière en poursuivant son désendettement et accroître sa rentabilité	27
4.2.3. Développer et aménager son réseau en cohérence avec les autres réseaux et les autres modes de transport	27
4.2.4. Diversifier ses activités dans des domaines connexes à son cœur de métier	28
4.2.5. Optimiser son organisation et ses méthodes au service de la performance	29
4.2.6. Développer l'image partagée d'un grand groupe reconnu pour ses services et ses performances	29
4.3. LE TRANSPORT EN FRANCE ET EN EUROPE	30
4.3.1. Organisation multimodale du transport	30
4.3.2. Données générales sur les flux et les trafics	32
4.3.3. Organisation du secteur des concessions autoroutières	35
4.4. LES CONTRATS DE CONCESSION	37
4.4.1. Cadre juridique des contrats de concession d'autoroutes du Groupe	37
4.4.2. Le réseau autoroutier du Groupe	43
4.4.3. Le contrat de concession du tunnel Maurice Lemaire	44
4.5. EXPLOITATION DU RESEAU AUTOROUTIER DU GROUPE	46
4.5.1. Circulation	46
4.5.2. Péage et collecte des péages	50
4.5.3. Gestion et surveillance du réseau	56
4.5.4. Sécurité	56
4.5.5. Services aux clients	58
4.5.6. Entretien du réseau	59
4.6. POLITIQUE D'INVESTISSEMENT DU GROUPE	61
4.6.1. L'expérience et le savoir faire du Groupe	62
4.6.2. Investissements pour parachever le réseau	64
4.6.3. Investissements sur autoroutes en service pour l'amélioration et l'accroissement de la capacité du réseau	67
4.6.4. Immobilisations d'exploitation	71
4.6.5. Nouvelles concessions et autres opérations de développement	71
4.7. AUTRES ACTIVITES DU GROUPE	72
4.7.1. Infrastructures télécom et divers	73
4.7.2. Les activités d'information routière	73
4.7.3. Ingénierie, maîtrise d'œuvre et expertise	74
4.7.4. Exploitation de voies rapides urbaines	74
4.7.5. Plates-formes multimodales	74
4.7.6. Assistance aux clients	74
4.8. POLITIQUE FINANCIERE DU GROUPE	74
4.8.1. Historique	74
4.8.2. Gestion de la dette	75
4.8.3. Objectifs financiers	75
4.9. DEVELOPPEMENT DURABLE	75
4.9.1. Le Groupe Autoroutes Paris-Rhin-Rhône, partenaire du développement territorial	76
4.9.2. Une gestion responsable de l'environnement	77
4.10. RESSOURCES HUMAINES	78
4.10.1. Structure des effectifs et perspectives d'évolution	78
4.10.2. Politique de gestion des ressources humaines et de formation	79
4.10.3. Sécurité du personnel	80
4.10.4. Relations sociales	80
4.11. PROPRIETE INTELLECTUELLE	80
4.12. ASSURANCES	81
4.13. REGLEMENTATION APPLICABLE A L'ACTIVITE DU GROUPE	82

	<u>Page</u>
4.13.1. La réglementation applicable aux contrats du Groupe	82
4.13.2. La réglementation applicable à la construction des autoroutes	86
4.13.3. Réseaux de télécommunication.....	86
4.13.4. Protection de l'environnement	87
4.14. FAITS EXCEPTIONNELS ET LITIGES	88
4.15. FACTEURS DE RISQUE.....	88
5. PATRIMOINE — SITUATION FINANCIERE — RESULTATS	94
5.1. CHIFFRES CLES	94
5.2. FAITS MARQUANTS DE LA PERIODE	95
5.2.1. Principes comptables.....	95
5.2.2. Autres faits marquants	96
5.3. PRECISIONS CONCERNANT CERTAINES SPECIFICITES COMPTABLES ET FISCALES	96
5.4. COMMENTAIRES SUR LES RESULTATS DES PREMIERS SEMESTRES 2004 ET 2003 ET DES EXERCICES 2003, 2002 ET 2001	97
5.4.1. Comparaison des semestres clos les 30 juin 2004 et 30 juin 2003	97
5.4.2. Comparaison des exercices clos les 31 décembre 2003 et 31 décembre 2002	99
5.4.3. Comparaison des exercices clos les 31 décembre 2002 et 31 décembre 2001	102
5.5. LIQUIDITE ET RESSOURCES EN CAPITAL	104
5.5.1. Trésorerie	104
5.5.2. Financement.....	105
5.6. PRESENTATION DES COMPTES	106
5.6.1. Comptes consolidés pour le semestre clos le 30 juin 2004	106
5.6.2. Annexe aux comptes consolidés du semestre clos le 30 juin 2004	109
5.6.3. Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés du semestre clos le 30 juin 2004	124
5.6.4. Comptes consolidés pour les exercices clos le 31 décembre 2003, 2002 et 2001	125
5.6.5. Annexe aux comptes consolidés.....	127
5.6.6. Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés (exercice clos le 31 décembre 2003)	142
5.6.7. Comptes sociaux pour le semestre clos le 30 juin 2004	144
5.6.8. Annexe aux comptes sociaux du semestre clos le 30 juin 2004	145
5.6.9. Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes sociaux du semestre clos le 30 juin 2004	161
5.6.10. Comptes sociaux pour les exercices clos les 31 décembre 2003, 2002 et 2001	162
5.6.11. Annexe aux comptes sociaux	163
5.6.12. Rapport général des commissaires aux comptes sur les comptes sociaux (exercice clos le 31 décembre 2003)	177
5.7. HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES ET MEMBRES DE LEUR RESEAU PRIS EN CHARGE PAR LE GROUPE	179
5.8. PASSAGE AUX NORMES IAS/IFRS.....	179
5.8.1. Traitement des immobilisations	179
5.8.2. Dépréciation des actifs	180
5.8.3. Instruments financiers	180
5.8.4. Présentation des comptes	180
6. GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE	181
6.1. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION	181
6.1.1. Fonctionnement	181
6.1.2. Composition du conseil d'administration.....	185
6.2. DIRECTION GENERALE	187
6.2.1. Directeur général	187
6.2.2. Directeur général délégué	187
6.2.3. Renseignements personnels relatifs aux principaux dirigeants	188
6.3. COMITES	190
6.3.1. Comité d'audit.....	190
6.3.2. Comité de la stratégie et des engagements	191
6.3.3. Comité des rémunérations.....	192
6.3.4. Commission consultative des marchés	193

	<u>Page</u>
6.4. REMUNERATION DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DU DIRECTEUR GENERAL DELEGUE	194
6.4.1. Rémunération brute globale	194
6.4.2. Options de souscription ou d'achat d'actions consenties et exercées par les mandataires sociaux	194
6.4.3. Informations sur les opérations conclues avec les membres des organes d'administration ou avec des sociétés ayant des dirigeants en commun avec la Société qui ne présentent pas le caractère d'opérations courantes	194
6.4.4. Prêts et garanties accordés ou constitués en faveur des mandataires sociaux	195
6.5. INTERESSEMENT DU PERSONNEL	195
6.5.1. Contrats d'intéressement et de participation	195
6.5.2. Options consenties aux salariés	196
6.6. CONTROLE INTERNE	196
6.6.1. Objectifs du contrôle interne	196
6.6.2. Délégations de pouvoirs	196
6.6.3. Système comptable	197
6.6.4. Manuel de procédure	197
6.6.5. Contrôle des procédures	197
6.6.6. Analyse des risques	198
6.6.7. Rapport des commissaires aux comptes établi en application du dernier alinéa de l'article L. 225-235 du Code de commerce sur le rapport du président du conseil d'administration de la Société pour ce qui concerne les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière (exercice clos le 31 décembre 2003)	198
7. EVOLUTION RECENTE ET PERSPECTIVES D'AVENIR	199
7.1. EVOLUTION RECENTE	199
7.2. PERSPECTIVES D'AVENIR	199

1. RESPONSABLES DU DOCUMENT DE BASE ET RESPONSABLES DU CONTROLE DES COMPTES

1.1. RESPONSABLE DU DOCUMENT DE BASE

Rémy Chardon
Président du conseil d'administration,
Directeur général d'Autoroutes Paris-Rhin-Rhône

1.2. ATTESTATION DU RESPONSABLE DU DOCUMENT DE BASE

« A ma connaissance, les données du présent document de base sont conformes à la réalité ; elles comprennent toutes les informations nécessaires aux investisseurs pour fonder leur jugement sur le patrimoine, l'activité, la situation financière, les résultats et les perspectives de la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône ; elles ne comportent pas d'omissions de nature à en altérer la portée. »

Rémy Chardon
Président du conseil d'administration
Directeur général d'Autoroutes Paris-Rhin-Rhône

1.3. RESPONSABLES DU CONTROLE DES COMPTES

1.3.1. Commissaires aux comptes titulaires

PricewaterhouseCoopers Audit
représenté par Paul Onillon
32, rue Guersant, 75017 Paris
Date de début du premier mandat : 27 juin 1995
Durée du mandat en cours : six exercices à compter du 20 juin 2000
Date d'expiration du mandat en cours : à l'issue de l'assemblée générale des actionnaires statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2005

Socodec Exco
représenté par Jean-Noël Parot
21, avenue Albert Camus, 21000 Dijon
Date de début du premier mandat : 17 octobre 1994
Durée du mandat en cours : six exercices à compter du 24 juin 1999
Date d'expiration du mandat en cours : à l'issue de l'assemblée générale des actionnaires statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2004

1.3.2. Commissaires aux comptes suppléants

André Pasqual
Suppléant de PricewaterhouseCoopers Audit
1 bis, rue de Rio, 92380 Garches
Date de début du premier mandat : 20 juin 2000
Durée du mandat en cours : six exercices à compter du 20 juin 2000
Date d'expiration du mandat en cours : à l'issue de l'assemblée générale des actionnaires statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2005

Pierre Vieillard
Suppléant de Socodec Exco
5, avenue Garibaldi, 21000 Dijon
Date de début du premier mandat : 17 octobre 1994
Durée du mandat en cours : six exercices à compter du 24 juin 1999
Date d'expiration du mandat en cours : à l'issue de l'assemblée générale des actionnaires statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2004

1.4. ATTESTATION DES RESPONSABLES DU CONTROLE DES COMPTES

« En notre qualité de commissaires aux comptes de la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône et en application du règlement COB 98-01, nous avons procédé, conformément aux normes professionnelles applicables en France, à la vérification des informations portant sur la situation financière et les comptes historiques donnés

dans le présent document de base établi en vue de l'introduction en bourse de la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône.

Ce document de base a été établi, sous la responsabilité de Monsieur Rémy Chardon, président du conseil d'administration et directeur général de la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône. Il nous appartient d'émettre un avis sur la sincérité des informations qu'il contient portant sur la situation financière et les comptes.

Nos diligences ont consisté, conformément aux normes professionnelles applicables en France, à apprécier la sincérité des informations portant sur la situation financière et les comptes et à vérifier leur concordance avec les comptes ayant fait l'objet d'un rapport. Elles ont également consisté à lire les autres informations contenues dans le présent document de base, afin d'identifier le cas échéant les incohérences significatives avec les informations portant sur la situation financière et les comptes, et de signaler les informations manifestement erronées que nous aurions relevées sur la base de notre connaissance générale de la société acquise dans le cadre de notre mission.

S'agissant de données prévisionnelles isolées résultant d'un processus d'élaboration structuré, cette lecture a pris en compte les hypothèses retenues par les dirigeants et leur traduction chiffrée.

Les comptes annuels et consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2001 arrêtés par le conseil d'administration, ont fait l'objet d'un audit par nos soins, selon les normes professionnelles applicables en France, et ont été certifiés sans réserve. Dans notre rapport général sur les comptes annuels au 31 décembre 2001, et dans notre rapport sur les comptes consolidés à la même date nous avons attiré l'attention des actionnaires sur le point exposé dans la note 2 de chacune des deux annexes concernant les changements de méthodes comptables et de présentation intervenus au 1^{er} janvier 2001 relatifs à la comptabilisation de la totalité des engagements de retraites et autres avantages assimilés et à la suppression des provisions pour grosses réparations et pour renouvellement.

Les comptes annuels et consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2002 arrêtés par le conseil d'administration ont fait l'objet d'un audit par nos soins, selon les normes professionnelles applicables en France, et ont été certifiés sans réserve. Dans notre rapport général sur les comptes annuels au 31 décembre 2002, et dans notre rapport sur les comptes consolidés à la même date nous avons attiré l'attention des actionnaires sur les changements de modalités de calcul des amortissements de caducité des immobilisations exposés dans les notes 2.2 et 3.6 de l'annexe aux comptes annuels et dans les notes 2.2 et 4.6 de l'annexe aux comptes consolidés.

Les comptes annuels et consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2003 arrêtés par le conseil d'administration ont fait l'objet d'un audit par nos soins, selon les normes professionnelles applicables en France, et ont été certifiés sans réserve ni observation.

Les comptes intermédiaires sociaux et consolidés pour la période du 1^{er} janvier 2004 au 30 juin 2004, établis sous la responsabilité de votre conseil d'administration, ont fait l'objet d'un examen limité de notre part selon les normes professionnelles applicables en France. Aucune réserve ni observation n'a été formulée dans nos rapports.

Sur la base de ces diligences, nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité des informations portant sur la situation financière et les comptes, présentées dans ce document de base établi à l'occasion de l'introduction en bourse de la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône. »

Paris et Dijon, le 14 octobre 2004

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit
Paul Onillon

Socotec Exco
Jean-Noël Parot

Le présent document de base inclut par ailleurs :

- le rapport général et le rapport sur les comptes consolidés au 31 décembre 2003 des commissaires aux comptes (respectivement page 177 paragraphe 5.6.12 et page 143 paragraphe 5.6.6 du présent document de base) comportant la justification des appréciations des commissaires aux comptes établie en application des dispositions de l'article L. 225-235 du Code de commerce ; et*
- le rapport des commissaires aux comptes (page 198, paragraphe 6.6.7 du présent document de base), établi en application du dernier alinéa de l'article L. 225-235 du Code de commerce, sur le rapport du président du conseil d'administration de la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône décrivant les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.*

1.5. RESPONSABLE DE L'INFORMATION

Philippe Serain
Directeur Financier
Autoroutes Paris-Rhin-Rhône
148, rue de l'Université
75007 Paris

Téléphone : (33-1) 70 38 14 40

Télécopie : (33-1) 45 55 91 84

e-mail : *dirfi@saprr.fr*

Site Internet : *www.parisrhinrhone.fr*

2. RENSEIGNEMENTS RELATIFS A L'OPERATION

En cas d'opération financière par appel public à l'épargne, les informations relevant de ce chapitre feront l'objet d'une note d'opération soumise au visa de l'Autorité des marchés financiers.

3. RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT LA SOCIETE ET SON CAPITAL

Sauf indication contraire, la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (la « **Société** » ou « **Autoroutes Paris-Rhin-Rhône** ») est décrite dans le présent document de base telle qu'elle existera une fois réalisée l'introduction en bourse de la Société. A cette fin, certains renseignements de caractère général concernant la Société résultent de résolutions adoptées par l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires du 30 septembre 2004 sous condition de l'admission des actions de la Société aux négociations sur un marché réglementé et de leur première cotation. Par ailleurs, les informations relatives au capital autorisé mais non émis seront fournies dans la note d'opération qui sera établie par la Société aux fins de l'admission aux négociations des actions de la Société sur le Premier Marché d'Euronext Paris, en particulier relativement aux augmentations de capital qui seront décidées par le conseil d'administration, sur délégation de l'assemblée générale extraordinaire prévue pour se tenir le 3 novembre 2004, pour les besoins de la réalisation de l'opération d'introduction en bourse des actions de la Société.

3.1. RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT LA SOCIETE

3.1.1. Dénomination sociale et siège social (articles 2 et 4 des statuts)

La dénomination de la Société est : SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES PARIS-RHIN-RHÔNE.

Le siège social de la Société est situé 36, rue du Docteur Schmitt, 21000 Dijon Saint-Apollinaire. Un siège administratif important de la Société est situé 148, rue de l'Université, 75007 Paris.

3.1.2. Forme juridique et législation applicable (article 1 des statuts)

La Société est une société anonyme à conseil d'administration de droit français, soumise notamment aux dispositions du Livre II du Code de commerce et au décret n° 67-236 du 23 mars 1967 sur les sociétés commerciales.

Elle est également soumise aux dispositions relatives aux sociétés publiques et aux sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Un commissaire du gouvernement et un commissaire du gouvernement adjoint sont nommés auprès de la Société. Ils sont désignés et exercent leur activité dans les conditions fixées par le décret n° 2001-942 du 9 octobre 2001.

L'activité de la Société est soumise au contrôle économique et financier prévu par le décret n° 55-733 du 26 mai 1955 dans les conditions prévues par le décret n° 2001-942 du 9 octobre 2001 relatif au contrôle par l'État des sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages d'art.

Outre le contrôle exercé par les commissaires aux comptes, les comptes de la Société peuvent être contrôlés par la Cour des comptes conformément à l'article L. 133-2 du Code des juridictions financières. Après vérification des comptes, la Cour des comptes peut émettre un avis sur la gestion financière de la Société. La Cour des comptes peut également demander communication de tous documents nécessaires à l'accomplissement de sa mission de contrôle, et entendre toutes personnes de son choix.

3.1.3. Date de constitution et durée (article 5 des statuts)

La Société a été immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Dijon le 6 janvier 1962 et devait initialement durer jusqu'au 27 septembre 2060. Par délibération en date du 4 mai 2004, l'assemblée générale extraordinaire a toutefois décidé de proroger la durée de la Société pour une période de 99 années à compter de la réunion de ladite assemblée générale. La Société expirera en conséquence le 3 mai 2103, sauf dissolution anticipée ou prorogation.

3.1.4. Objet social (article 3 des statuts)

La Société a pour objet :

- a) par voie de concession, de contrat, de mandat, ou autre forme de délégation ou de partenariat, soit la conception, la construction, l'entretien et l'exploitation, soit l'entretien et l'exploitation, d'autoroutes, d'ouvrages d'art, de voies rapides ou de toute autre infrastructure de transport routier, y compris les voies d'accès et de raccordement, les ouvrages annexes, l'aménagement des abords, le recueil, le traitement et la diffusion des informations liées au trafic et, d'une façon générale, l'exécution de tous travaux ou activités s'y rapportant ;

- b) par voie de contrat, de mandat, ou toute autre forme de délégation ou de partenariat, la réalisation de toute étude ou de toute prestation d'ingénierie ou de conseil concernant la construction, l'entretien ou l'exploitation de toutes infrastructures de transport autres que celles mentionnées au a) ;
- c) soit la conception, la construction, l'entretien et l'exploitation, soit l'entretien et l'exploitation, de centres routiers, de parkings, de plateformes, de services intermodaux de transport de marchandises ;
- d) soit la conception, la construction, l'entretien et l'exploitation, soit l'entretien et l'exploitation, des infrastructures de télécommunication en lien avec son activité d'exploitant d'infrastructures de transport ;
- e) toutes études et réalisations de procédés de matériels et d'équipements industriels et scientifiques liées directement ou indirectement à la conception, l'exploitation ou la réalisation d'infrastructures de transport ;
- f) et plus généralement, toute prise de participation, opération ou entreprise financière, commerciale, mobilière ou immobilière, y compris l'aménagement et l'acquisition de terrains et d'immeubles bâtis, se rattachant à l'objet social ci-dessus.

3.1.5. Registre du commerce et des sociétés

La Société est immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Dijon sous le numéro 016 250 029.

Le numéro SIRET de la Société est 01625002900309. Le code NAF de la Société est 632A.

3.1.6. Consultation des documents juridiques

Les documents juridiques relatifs à la Société devant être mis à la disposition des actionnaires conformément à la réglementation applicable peuvent être consultés au siège social de la Société, 36, rue du Docteur Schmitt, 21000 Dijon Saint-Apollinaire.

3.1.7. Exercice social (article 27 des statuts)

Chaque exercice social de la Société a une durée d'une année, qui commence le 1^{er} janvier et finit le 31 décembre.

3.1.8. Répartition statutaire des bénéfices (articles 9, 29 et 30 des statuts)

Chaque action donne droit, dans les bénéfices, à une part proportionnelle à la quotité du capital qu'elle représente.

Sur le bénéfice de l'exercice diminué, le cas échéant, des pertes antérieures, il est prélevé 5 % pour constituer le fonds de réserve légale, ce prélèvement cessant d'être obligatoire lorsque le fonds de réserve atteint le dixième du capital social mais reprenant si, pour une cause quelconque, la réserve légale devient inférieure à ce dixième.

Le bénéfice distribuable est constitué par le bénéfice de l'exercice diminué des pertes antérieures et des sommes à porter en réserve en application de la loi et des statuts, et augmenté du report bénéficiaire.

Sur le bénéfice, l'assemblée peut prélever toutes sommes qu'elle juge à propos d'affecter à la dotation de tous autres fonds de réserves facultatives, ordinaires ou extraordinaires, ou de reporter à nouveau. Le solde, s'il en existe, est réparti entre tous les actionnaires proportionnellement au nombre d'actions appartenant à chacun d'eux.

En outre, l'assemblée générale peut décider la mise en distribution de sommes prélevées sur les réserves dont elle a la disposition, en indiquant expressément les postes de réserves sur lesquels les prélèvements sont effectués. Toutefois, les dividendes sont prélevés par priorité sur le bénéfice distribuable de l'exercice.

Les modalités de mise en paiement des dividendes votés par l'assemblée générale sont fixées par elle, ou, à défaut, par le conseil d'administration conformément aux prescriptions des articles L. 232-12 à L. 232-20 du Code de commerce. Le règlement des dividendes revenant aux collectivités territoriales est effectué entre les mains de leur comptable.

L'assemblée générale peut ouvrir aux actionnaires, pour tout ou partie du dividende mis en distribution ou des acomptes sur dividendes, une option entre le paiement en numéraire et le paiement en actions nouvelles de la société dans les conditions fixées par la loi.

3.1.9. Assemblées générales (articles 19 à 26 des statuts)

3.1.9.1. Convocation aux assemblées

Les assemblées d'actionnaires sont convoquées dans les conditions prévues par la loi par le conseil d'administration ou, à défaut, par les commissaires aux comptes ou toute autre personne habilitée par la loi.

Les assemblées sont réunies au siège social ou en tout autre lieu précisé dans l'avis de convocation.

3.1.9.2. Participation aux assemblées

Tout actionnaire a le droit d'assister aux assemblées générales et de participer aux délibérations, personnellement ou par mandataire, quel que soit le nombre d'actions qu'il possède, sur simple justification de son identité.

Toutefois, pour avoir le droit de participer aux assemblées générales, personnellement ou par mandataire, les actionnaires titulaires d'actions nominatives doivent, cinq jours au moins avant la date de l'assemblée, justifier d'une inscription à leur nom dans les comptes de la Société, et les actionnaires titulaires d'actions au porteur doivent avoir fait procéder au dépôt, cinq jours au moins avant la date de l'assemblée, au siège social, ou en tout autre lieu indiqué dans l'avis de convocation, d'une attestation délivrée par l'intermédiaire habilité chargé de la tenue du compte et constatant l'indisponibilité des actions jusqu'à la date de cette assemblée.

Le conseil d'administration peut supprimer ou réduire ce délai de cinq jours par voie de mesure générale bénéficiant à tous les actionnaires.

Tout actionnaire peut se faire représenter par son conjoint ou par un autre actionnaire. A cet effet, le mandataire doit justifier de son mandat.

Tout actionnaire peut également envoyer un pouvoir à la Société sans indiquer le nom de son mandataire. Tout pouvoir sans indication de nom de mandataire sera considéré comme un vote en faveur des résolutions soumises ou agréées par le conseil d'administration à l'assemblée.

Chaque actionnaire peut voter par correspondance au moyen d'un formulaire établi et adressé à la Société dans les conditions fixées par la loi et les règlements. Ce formulaire doit être reçu par la Société trois jours avant la date de la réunion de l'assemblée, faute de quoi il n'en sera pas tenu compte.

Les collectivités, établissements et organismes publics ou privés actionnaires de la Société sont représentés aux assemblées générales par un délégué ayant reçu pouvoir à cet effet et désigné, en ce qui concerne les collectivités, dans les conditions fixées par la législation en vigueur.

Les actionnaires peuvent, sur décision du conseil d'administration, participer aux assemblées par visioconférence ou par des moyens de télécommunication permettant leur identification dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur.

3.1.9.3. Droit de vote

Tout actionnaire dispose d'autant de droits de vote qu'il possède ou représente d'actions.

Le scrutin secret peut être réclamé soit par le conseil d'administration, soit par des actionnaires représentant au moins le quart du capital social et à la condition qu'ils en aient fait la demande écrite au conseil d'administration.

Les délibérations sont constatées par des procès-verbaux inscrits sur un registre spécial conservé au siège social. Ces procès-verbaux sont signés par les membres du bureau. Les copies ou extraits de procès-verbaux sont signés par le président du conseil d'administration.

3.1.10. Forme des actions et identification des actionnaires (article 8 des statuts)

Les actions entièrement libérées sont nominatives ou au porteur, au choix de l'actionnaire.

Elles donnent lieu à une inscription en compte individuel dans les conditions et selon les modalités prévues par les dispositions législatives et réglementaires applicables.

En vue de l'identification des détenteurs de titres au porteur, la Société peut demander au dépositaire central qui assure la tenue du compte émission de ses titres les renseignements visés à l'article L. 228-2 du Code de commerce. Ainsi, la Société est en droit de demander à tout moment, contre rémunération à sa charge, le nom et l'année de naissance ou, s'il s'agit d'une personne morale, la dénomination et l'année de constitution, la nationalité et l'adresse des détenteurs de titres conférant immédiatement ou à terme le droit de vote dans ses

assemblées ainsi que la quantité de titres détenue par chacun d'eux et, le cas échéant, les restrictions dont les titres peuvent être frappés.

La Société, au vu de la liste transmise par le dépositaire central, a la faculté de demander dans les mêmes conditions, soit par l'entremise de ce dépositaire central, soit directement aux personnes figurant sur cette liste et dont la Société estime qu'elles pourraient être inscrites pour compte de tiers, les mêmes informations concernant les propriétaires des titres. Ces personnes sont tenues, si elles ont la qualité d'intermédiaire, de révéler l'identité des propriétaires de ces titres. L'information est fournie directement à l'intermédiaire financier habilité teneur de compte, à charge pour ce dernier de la communiquer, selon le cas, à la Société ou au dépositaire central.

S'il s'agit de titres de forme nominative donnant immédiatement ou à terme accès au capital, l'intermédiaire inscrit est tenu de révéler l'identité des propriétaires de ces titres ainsi que la quantité des titres détenus par chacun d'eux, sur simple demande de la Société ou de son mandataire, laquelle peut être présentée à tout moment.

Aussi longtemps que la Société estime que certains détenteurs dont l'identité lui a été communiquée le sont pour le compte de tiers propriétaires des titres, elle est en droit de demander à ces détenteurs de révéler l'identité des propriétaires de ces titres. A l'issue de cette demande, la Société pourra demander à toute personne morale propriétaire de ses actions et possédant des participations dépassant 2,5 % du capital ou des droits de vote, de lui faire connaître l'identité des personnes détenant directement ou indirectement plus du tiers du capital ou des droits de vote de la personne morale propriétaire des actions de la Société.

En cas de violation des obligations visées ci-dessus, les actions ou les titres donnant accès immédiatement ou à terme au capital et pour lesquels ces obligations n'ont pas été respectées seront privés des droits de vote pour toute assemblée d'actionnaires, qui se tiendrait jusqu'à la date de régularisation de l'identification, et le paiement du dividende correspondant sera différé jusqu'à cette date.

En outre, au cas où la personne inscrite méconnaîtrait sciemment ces obligations, le tribunal dans le ressort duquel la Société a son siège social pourra, sur demande de la Société ou d'un ou plusieurs actionnaires détenant au moins 5 % du capital, prononcer la privation totale ou partielle, pour une durée totale ne pouvant excéder cinq ans, des droits de vote attachés aux actions ayant fait l'objet d'une demande d'information de la Société et éventuellement et pour la même période, du droit au paiement du dividende correspondant.

3.1.11. Franchissements de seuils (article 9 des statuts)

En vertu des dispositions du Code de commerce, toute personne physique ou personne morale agissant seule ou de concert détenant des titres de capital au porteur inscrits en compte chez un intermédiaire habilité et qui vient à posséder un nombre d'actions de la Société représentant plus du vingtième, du dixième, du cinquième, du tiers, de la moitié ou des deux tiers du capital ou des droits de vote informe la Société dans un délai fixé par décret en Conseil d'État, à compter du franchissement du seuil de participation, du nombre total d'actions ou de droits de vote qu'elle possède. Elle en informe également l'Autorité des marchés financiers dans un délai de cinq jours de bourse à compter du franchissement du seuil de participation. Cette information est portée à la connaissance du public dans les conditions fixées par le règlement général de l'Autorité des marchés financiers. Ces informations sont également transmises, dans les mêmes délais et conditions, lorsque la participation au capital devient inférieure aux seuils ci-dessus visés.

A défaut d'avoir été régulièrement déclarées, les actions excédant la fraction qui aurait dû être déclarée conformément aux dispositions légales rappelées ci-dessus sont privées du droit de vote pour toute assemblée d'actionnaires qui se tiendrait jusqu'à l'expiration d'un délai de deux ans suivant la date de régularisation de la notification.

En outre, les statuts de la Société prévoient que toute personne physique ou morale qui, agissant seule ou de concert, vient à détenir, directement ou indirectement, un nombre d'actions représentant une proportion du capital ou des droits de vote supérieure ou égale à 1 %, puis à toute tranche supplémentaire de 1 % du capital ou des droits de vote, doit informer la Société du nombre total d'actions et de titres donnant accès au capital ou aux droits de vote de la Société qu'elle possède, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception adressée au siège social, dans un délai de 5 jours de bourse à compter du franchissement du ou desdits(s) seuil(s) de participation.

A la demande, consignée dans le procès-verbal de l'assemblée générale, d'un ou plusieurs actionnaires détenant 1 % au moins du capital ou des droits de vote de la Société, le non-respect de cette obligation d'information est sanctionné, pour les actions excédant la fraction qui aurait dû être déclarée, par la privation du droit de vote pour

toute assemblée générale qui se tiendrait jusqu'à l'expiration d'un délai de deux ans suivant la date de régularisation de la notification.

La même obligation d'information s'impose, dans le même délai et selon les mêmes modalités, à chaque fois que la fraction du capital social ou des droits de vote possédée par un actionnaire devient inférieure à l'un des seuils mentionnés ci-dessus.

3.2. RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT LE CAPITAL DE LA SOCIETE

3.2.1. Modification du capital et des droits de vote attachés aux actions

Toute modification du capital ou des droits de vote attachés aux titres qui le composent est soumise aux prescriptions légales, les statuts ne prévoyant pas de dispositions spécifiques.

3.2.2. Capital social à la date d'enregistrement du présent document de base

Nombre d'actions émises : 80.232.800
 Valeur nominale : 0,30 € par action
 Nature des actions émises : actions ordinaires
 Montant du capital émis : 24.069.840 €, entièrement libéré.

A la date d'enregistrement du présent document de base, la Société n'a émis ni autorisé l'émission d'aucune action de préférence.

3.2.3. Capital autorisé mais non émis

A la date d'enregistrement du présent document de base, il n'existe pas de capital autorisé mais non émis. La Société entend soumettre à l'assemblée générale de ses actionnaires, préalablement à l'admission de ses actions aux négociations sur un marché réglementé et de leur première cotation, les résolutions nécessaires aux fins de permettre à la Société de réaliser les augmentations de capital relatives à ladite admission. Dans l'hypothèse de réalisation desdites augmentations de capital, les résolutions correspondantes seront reproduites dans la note d'opération qui sera établie par la Société aux fins de l'admission de ses actions aux négociations sur le Premier Marché d'Euronext Paris.

3.2.4. Plan d'options

A la date d'enregistrement du présent document de base, la Société n'a pas consenti de plan d'options.

3.2.5. Autres titres donnant accès au capital

A la date d'enregistrement du présent document de base, il n'existe aucun autre titre donnant accès au capital de la Société.

3.2.6. Titres non représentatifs du capital

A la date d'enregistrement du présent document de base, il n'existe aucun titre non représentatif du capital de la Société.

3.2.7. Tableau d'évolution du capital de la Société au 14 octobre 2004 au cours des cinq dernières années

Date de l'assemblée	Opération	Nombre d'actions émises	Valeur nominale des actions	Montant nominal de la variation de capital	Prime d'émission, d'apport ou de fusion	Montant cumulé du capital	Nombre cumulé d'actions
21 juin 2001	Conversion du capital en euros et réduction par arrondi	—	—	Réduction de 0,02 €	—	24.462.823 €	1.604.656
30 septembre 2004 . .	Multiplication du nombre d'actions	78.628.144	—	0	—	24.462.823 €	80.232.800
30 septembre 2004 . .	Réduction de la valeur nominale des actions ⁽¹⁾	—	0,30 €	Réduction de 392.983 €	—	24.069.840 €	80.232.800

(1) Cette réduction de capital, n'affectant pas le niveau des capitaux propres de la Société, a été effectuée suite à la multiplication du nombre d'actions par 50 dans le dessein d'aboutir à la fixation d'une valeur nominale finie.

3.3. REPARTITION DU CAPITAL ET DES DROITS DE VOTE DE LA SOCIETE

3.3.1. Actionnariat de la Société au 14 octobre 2004

Le tableau ci-dessous présente le nombre d'actions, le pourcentage de capital et le pourcentage de droits de vote correspondants détenus par l'ensemble des actionnaires de la Société au 14 octobre 2004, regroupés par catégories.

<u>Actionnaires</u>	<u>Nombres d'actions</u>	<u>Pourcentage du capital</u>	<u>Nombre de droits de vote</u>	<u>Pourcentage des droits de vote</u>
État ⁽¹⁾	39.683.000	49,46 %	39.683.000	49,46 %
Autoroutes de France ⁽²⁾	39.682.600	49,46 %	39.682.600	49,46 %
Collectivités territoriales ⁽³⁾	668.850	0,83 %	668.850	0,83 %
Chambres consulaires ⁽⁴⁾	197.900	0,25 %	197.900	0,25 %
Administrateurs autres qu'Autoroutes de France ⁽⁵⁾	350	N.S.	350	N.S
Actionnaires individuels ⁽⁶⁾	100	N.S.	100	N.S
Total	<u>80.232.800</u>	<u>100 %</u>	<u>80.232.800</u>	<u>100 %</u>

(1) Par décret du 9 septembre 2004 a été créée au sein du Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie l'Agence des participations de l'État, chargée d'exercer, en veillant aux intérêts patrimoniaux de l'État, la mission de l'État actionnaire dans les entreprises et organismes contrôlés ou détenus, majoritairement ou non, directement ou indirectement, par l'État et figurant sur la liste annexée audit décret (sur laquelle figure la Société).

(2) Établissement public administratif.

(3) Les collectivités territoriales désignent 31 départements et villes.

(4) Les chambres consulaires désignent 35 chambres de commerce et d'industrie, chambres d'agriculture et chambres de métier.

(5) Les administrateurs actionnaires sont au nombre de 8 (7 personnes physiques et Autoroutes de France), les administrateurs représentant l'État étant dispensés par la loi de détenir personnellement des actions de la Société pour exercer leurs fonctions.

(6) Les actionnaires individuels correspondent à Monsieur Jacques Mazel et Monsieur Gérard Morançay.

3.3.2. Historique de l'évolution de la répartition du capital de la Société pour les trois dernières années

Date de l'opération	Nature de l'opération	Identité de l'actionnaire	Qualité de l'actionnaire	Pourcentage du capital détenu avant l'opération	Pourcentage du capital acquis ou souscrit lors de l'opération	Nombre d'actions acquises ou souscrites	Prix moyen unitaire	Pourcentage du capital détenu après l'opération
21/06/2001	Prêt d'action d'Autoroutes de France à Gilbert Santel	Gilbert Santel	administrateur	0 %	non significatif	1	N/A	non significatif
10/02/2003	Prêt d'action d'Autoroutes de France à Rémy Chardon	Rémy Chardon	président du conseil d'administration	0 %	non significatif	1	N/A	non significatif
25/06/2003	Cession d'action de Jacques Barrel à Autoroutes de France	Autoroutes de France	administrateur	49,46 %	non significatif	1	15,24 €	49,46 %
10/06/2004	Remboursement d'action d'Albert Hayem à Autoroutes de France dans le cadre d'un prêt de titre	Autoroutes de France	administrateur	49,46 %	non significatif	1	N/A	49,46 %
30/06/2004	Cession d'action d'Autoroutes de France à Gérard Bailly	Gérard Bailly	administrateur	0 %	non significatif	1	15,24 €	non significatif
30/06/2004	Cession d'action d'Autoroutes de France à Louis de Broissia	Louis de Broissia	administrateur	0 %	non significatif	1	15,24 €	non significatif
30/06/2004	Cession d'action d'Autoroutes de France à Robert Galley	Robert Galley	administrateur	0 %	non significatif	1	15,24 €	non significatif
30/06/2004	Cession d'action d'Autoroutes de France à Stéphane Richard	Stéphane Richard	administrateur	0 %	non significatif	1	15,24 €	non significatif
30/06/2004	Cession d'action d'Autoroutes de France à Bernard Yoncourt	Bernard Yoncourt	administrateur	0 %	non significatif	1	15,24 €	non significatif

La répartition du capital de la Société au cours des trois dernières années n'a pas connu de variations autres que celles résultant des cessions et prêts d'actions aux administrateurs figurant dans le tableau ci-dessus.

3.3.3. Pacte d'actionnaires

A la date d'enregistrement du présent document de base, la Société n'a connaissance d'aucun pacte d'actionnaires liant ses actionnaires.

3.3.4. Nantissements d'actions de la Société

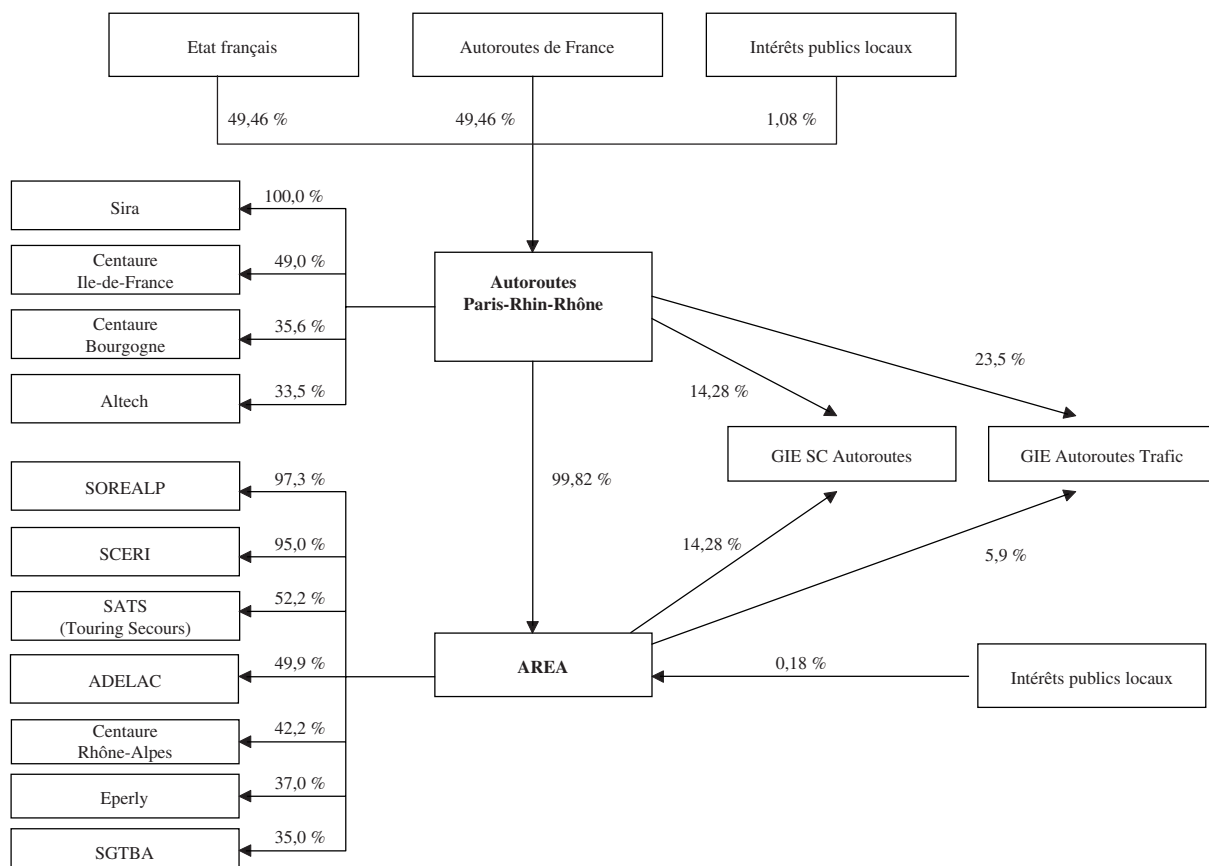
A la date d'enregistrement du présent document de base, aucune action de la Société ne fait l'objet d'un nantissement.

3.3.5. Principales personnes détenant le capital de la Société

A la date d'enregistrement du présent document de base, l'État et l'établissement public administratif Autoroutes de France contrôlent la Société, détenant ensemble un total de 98,92 % de son capital et de ses droits de vote.

3.3.6. Organigramme juridique du Groupe à la date d'enregistrement du présent document de base

Le schéma ci-après représente l'organigramme des principales filiales de la Société (avec indication du pourcentage de capital détenu) à la date d'enregistrement du présent document de base. A la date d'enregistrement du présent document de base, ni la Société ni aucune de ses filiales n'est cotée en bourse.



3.4. MARCHE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DE LA SOCIETE

3.4.1. Instruments financiers de la Société déjà admis aux négociations sur un marché réglementé à la date d'enregistrement du présent document de base

A la date d'enregistrement du présent document de base, aucun instrument financier de la Société n'est admis aux négociations sur un marché réglementé.

3.4.2. Marché des actions de la Société

A la date d'enregistrement du présent document de base, les actions de la Société ne sont admises aux négociations d'aucun marché réglementé en France ou à l'étranger.

3.5. DIVIDENDES ET RESERVES DISTRIBUEES PAR LA SOCIETE

3.5.1. Dividendes et réserves distribuées par la Société au cours des cinq derniers exercices

<u>Exercice</u>	<u>Nombre total d'actions</u>	<u>Dividende net par action</u>	<u>Montant net de réserves distribuées par action⁽¹⁾</u>	<u>Montant net des distributions par action en prenant en compte la multiplication du nombre d'actions par 50 intervenue le 30 septembre 2004</u>
1999	1.604.656	—	—	—
2000	1.604.656	10,45 €	—	0,21 €
2001	1.604.656	15,21 €	—	0,30 €
2002	1.604.656	—	7,54 €	0,15 €
2003	1.604.656	—	25,45 €	0,51 €

(1) Cette colonne correspond à des distributions exceptionnelles de réserves effectuées en dehors du cadre de l'assemblée générale ordinaire statuant sur les comptes sociaux.

3.5.2. Politique de distribution

La Société a versé, en 2001 et pour la première fois, des dividendes à ses actionnaires au titre de l'exercice 2000. La politique de distribution de la Société a été, au titre de l'exercice 2003, de distribuer à ses actionnaires 40 % du résultat consolidé de la Société (limité toutefois au résultat apparaissant dans les comptes sociaux de la Société) tout en préservant une capacité d'autofinancement suffisante pour financer le développement de la Société. Dans cette logique, la Société a pour objectif de distribuer en 2005 à ses actionnaires un montant de l'ordre de 70 % de son résultat consolidé au titre de l'exercice 2004. Par la suite, la Société envisage une politique de distribution qui se situe durablement à un niveau de distribution voisin de celui aujourd'hui atteint par les sociétés comparables du même secteur les plus ambitieuses en la matière⁽¹⁾. Ces objectifs ne constituent cependant en aucun cas un engagement de la Société et les dividendes futurs dépendront notamment des résultats du Groupe et de sa situation financière.

3.5.3. Délai de prescription

Les dividendes non réclamés sont prescrits au profit de l'État dans un délai de cinq ans à compter de la date de leur mise en paiement.

(1) A titre indicatif, au titre de l'exercice 2003, les sociétés Autostrade et Brisa ont distribué à leurs actionnaires des dividendes représentant respectivement 78 % et 83 % de leurs résultats consolidés (source : *Standard & Poor's*).

4. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

Le terme « **Groupe** » utilisé dans le présent document de base désigne la Société et celles de ses filiales dont elle détient directement plus de 50 % du capital, à savoir la Société des Autoroutes Rhône-Alpes (AREA), dont la Société détient 99,82 % du capital, et la Société d'Information Radio Autoroutière (SIRA), détenue à 100 % par la Société.

Pour une présentation de l'organigramme du Groupe, voir la section 3.3.6 ci-avant. Pour une présentation du périmètre de consolidation du Groupe, voir la section 5.6.2.3 ci-après.

4.1. PRESENTATION GENERALE

4.1.1. Le deuxième concessionnaire d'autoroutes en France et le troisième en Europe

4.1.1.1. Un réseau implanté au cœur de l'Europe

Implanté au cœur de l'Europe occidentale, le Groupe exploite et entretient un réseau autoroutier dont il a financé la construction et que lui a concédé l'État. Ce réseau dessert de très importants pôles d'activité : l'axe Paris – Lyon, qui relie les deux principales métropoles françaises, mais aussi l'Europe du Nord (Royaume-Uni, Benelux, Allemagne), la Suisse et l'Europe du Sud (Italie et péninsule ibérique via la Vallée du Rhône ou le Massif Central). Le réseau du Groupe est de ce fait un point d'accès vers l'Europe Centrale et Orientale.

Tant en termes de taille du réseau exploité qu'en termes de chiffre d'affaires, le Groupe est, au 31 décembre 2003, le second concessionnaire d'autoroutes en France et le troisième en Europe (*source : Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage*) :

- Au 30 juin 2004, le réseau du Groupe existant compte 2.205 kilomètres d'autoroutes et tunnels, auxquels s'ajoutent 20 kilomètres en construction ou en projet, et 35 kilomètres attribués en 2004 aux termes d'un avenant au cahier des charges de la concession principale exploitée par la Société (voir les sections 4.4.2 et 7.1 ci-après), soit un total de 2.260 kilomètres d'autoroutes et tunnels concédés.

La répartition du réseau concédé au Groupe entre la Société et sa filiale AREA est la suivante :

- 1.854 kilomètres d'autoroutes et 11 kilomètres de tunnels (relatifs au tunnel Maurice Lemaire et ses voies d'accès) sont concédés à la Société aux termes de deux contrats de concession distincts ; et
- 395 kilomètres d'autoroutes sont concédés à AREA.

Les concessions d'autoroutes attribuées au Groupe arrivent à échéance en 2032. La date d'échéance de la concession du tunnel Maurice Lemaire, fermé à la circulation depuis le mois d'avril 2004 pour des travaux de sécurisation, et qui est actuellement fixée à 2022, fait l'objet d'une demande de prorogation par la Société dans le cadre de négociations en cours avec l'État d'un avenant au contrat de concession (voir la section 4.4.3 ci-après).

Grâce à ces infrastructures, le réseau du Groupe représente, au 31 décembre 2003, 28 % de l'ensemble du réseau autoroutier concédé en service en France, 27 % des kilomètres parcourus sur ce réseau et 26 % des recettes perçues aux péages, du fait notamment de tarifs moyens appliqués inférieurs à la moyenne des tarifs pratiqués par les autres opérateurs autoroutiers (*source : Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage et Groupe*).

- Le chiffre d'affaires consolidé du Groupe pour l'exercice clos le 31 décembre 2003 s'élève à 1.474 millions € hors taxes, dont 97 % proviennent des péages. Les 3 % restant proviennent des autres activités du Groupe, principalement des redevances des installations commerciales présentes sur le réseau et de la location de fibres optiques et pylônes (voir la section 4.7 ci-après).

4.1.1.2. Un réseau permettant d'équilibrer les flux de trafic

Le réseau du Groupe a pour caractéristique d'être un réseau dont la construction est quasiment achevée, avec 55 kilomètres restant à construire en sus des 2.205 existants au 30 juin 2004, et 222 kilomètres, soit 10 % du réseau en exploitation, à élargir à deux fois trois voies, complétant ainsi les 392 kilomètres du réseau, soit 17,8 %, qui comportent déjà trois ou quatre voies.

Le réseau du Groupe a également pour caractéristique d'être un réseau dit « maillé », permettant d'équilibrer les flux de trafic. En effet, chacun des axes importants du réseau en terme d'activité peut se voir substituer un itinéraire alternatif au sein du Groupe en cas de congestion du trafic sur l'axe emprunté.

4.1.1.3. Un réseau dynamique et à même de bénéficier de la croissance économique

Au 31 décembre 2003, le Groupe exploite sur son réseau 21 barrières de péage, 113 échangeurs avec péage et 993 couloirs de péage (entrées et sorties), dont 663 comportent des équipements automatiques (télépéage et bornes automatiques à cartes) et ce, 24 heures sur 24, 365 jours par an.

Cette présence rend le Groupe à même de répondre à l'afflux des 27 millions de clients qu'il accueille chaque année sur son réseau (source : *données Groupe 2003*). Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) total sur l'ensemble du réseau du Groupe s'est élevé en 2003 à 25.471 véhicules par jour, dont 17,6 % de poids lourds, pour une circulation annuelle totale de 20,5 milliards de kilomètres parcourus. Sur la même période, le TMJA sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé en service en France était de 25.426 véhicules par jour, dont 16,1 % de poids lourds (source : *Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage*).

Parmi les concessionnaires autoroutiers, le Groupe estime être particulièrement bien positionné pour bénéficier de la croissance économique européenne du fait, notamment, de la proportion de poids lourds qui empruntent son réseau (34 % des recettes en 2003). Par ailleurs, le Groupe bénéficie de la fonction particulière de son réseau pour les déplacements saisonniers, aussi bien estivaux qu'hivernaux (accès direct aux stations de sports d'hiver).

4.1.1.4. Les principaux axes du réseau

Les principaux axes du réseau sont les suivants :

L'axe Paris-Lyon

- **L'autoroute A 6**, avec 401 kilomètres concédés entre l'agglomération parisienne et l'agglomération lyonnaise et un TMJA de 42.000 véhicules par jour en 2003.
- **L'autoroute A 5**, avec 248 kilomètres concédés entre l'agglomération parisienne et l'autoroute A 31 (Langres) et un TMJA de 15.600 véhicules par jour en 2003. Il s'agit, avec l'autoroute A 31 Sud, d'un itinéraire alternatif à l'autoroute A 6 Nord permettant d'équilibrer les flux de trafic.
- **L'autoroute A 39**, avec 150 kilomètres concédés entre Dijon et l'autoroute A 40 (Bourg-en-Bresse) et un TMJA de 17.200 véhicules par jour en 2003. Il s'agit, là aussi, avec l'autoroute A 42 reliant Lyon à Pont d'Ain, d'un itinéraire alternatif à l'autoroute A 6 Sud permettant d'équilibrer les flux de trafic.

L'axe Bourgogne — Europe du Nord

- **L'autoroute A 31**, avec 232 kilomètres concédés entre le pôle lorrain (Toul) et la région dijonnaise (Beaune) et un TMJA de 24.500 véhicules par jour en 2003. Cette autoroute, de par sa situation géographique, est une des artères vitales du transport de marchandises en Europe.
- **L'autoroute A 36**, avec 217 kilomètres concédés entre le sud de l'Alsace (Mulhouse) et la région dijonnaise (Beaune) et un TMJA de 23.800 véhicules par jour en 2003.

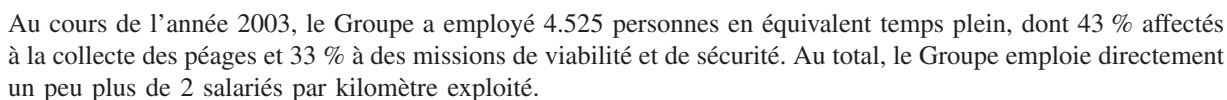
Les autoroutes alpines

- **Les autoroutes A 40, A 42 et A 404**, avec 174 kilomètres concédés entre le nord de la région lyonnaise et la région de Genève et un TMJA de 22.600 véhicules par jour en 2003. L'autoroute A 40 traverse le sud du massif du Jura et assure une fonction transversale importante en direction de Genève, du tunnel du Mont Blanc et de l'Italie.
- **Les autoroutes A 43, A 41 Nord, A 430 et A 48**, avec 251 kilomètres concédés à AREA entre Lyon, Chambéry, Annecy et Grenoble d'une part et les tunnels alpins du Fréjus et du Mont Blanc d'autre part, et un TMJA de 35.400 véhicules par jour en 2003. Ces autoroutes constituent un itinéraire est-ouest alternatif aux autoroutes A 40 et A 42 exploitées par le Groupe.

L'axe Centre France

- **L'autoroute A 71**, avec 181 kilomètres concédés entre Bourges et Clermont-Ferrand et un TMJA de 17.400 véhicules par jour en 2003. Cette autoroute constitue un barreau de l'axe nord-sud du réseau du Groupe, reliant la région parisienne à travers l'autoroute A 10 au Massif Central et, au-delà, à la Méditerranée par l'autoroute A 75 (viaduc de Millau) et aux Pyrénées par l'autoroute A 20.
- **L'autoroute A 77**, avec 101 kilomètres concédés entre l'autoroute A 6 (Dordives) et Cosne-sur-Loire et un TMJA de 8.900 véhicules par jour en 2003. Cette autoroute, mise en service en 1999 et 2000, constitue un

Au surplus, le Groupe a vocation, à travers sa filiale AREA, à assurer une coordination avec les réseaux d'autres sociétés autoroutières présentes dans les régions alpines, à savoir ATMB (Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc) et la SFTRF (Société Française du Tunnel Routier de Fréjus). Cet ensemble offre, ainsi, un réseau cohérent et interconnecté de près de 700 kilomètres ouvert sur l'Europe via l'Italie et la Suisse.



Ces équipes assurent les missions fondamentales du Groupe, à savoir :

L'exploitation du réseau

- **Veiller à la sécurité permanente des clients.** Soucieuses de la sécurité des automobilistes, les équipes d'intervention du Groupe suivent sans interruption les évolutions du trafic et sont mobilisées pour répondre dans les plus brefs délais aux situations exceptionnelles susceptibles d'affecter le réseau. Ainsi, en 2003, le taux d'accidents corporels par milliard de kilomètres parcourus du Groupe s'établit à 26,5 alors qu'il était encore de 37 en 2001. Pour l'ensemble des sociétés françaises concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages à péage, ce taux s'établit à 24,4 en 2003 et à 33,1 en 2001 (*source : Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage*).
- **Gérer en temps réel les flux de circulation et informer les clients.** La circulation et les événements aléatoires sont gérés en temps réel par 2 postes de commandement centraux et 6 postes de commandement régionaux. Les clients sont ainsi guidés et informés 24 heures sur 24 par 454 panneaux à messages variables (dont 325 en section courante) et par les radios autoroutières du Groupe, diffusées sur la bande FM (107.7).
- **Moderniser les systèmes de péage pour mieux accueillir les clients.** En 2003, le Groupe a traité environ 220 millions de passages au péage, soit plus de 600.000 passages par jour. Le Groupe gère également plus de 200.000 abonnements.
- **Développer et offrir des services complémentaires aux clients.** Il s'agit par exemple de l'entretien et de l'amélioration des aires de service et de repos et du développement en leur sein d'offres de services aux clients tels que, par exemple, la formation à la conduite en conditions hostiles. Il s'agit également des activités des installations commerciales présentes sur son réseau, à savoir 100 stations services, 68 restaurants et 13 hôtels.
- **Maintenir le patrimoine du Groupe en préservant un réseau en très bon état** tant par les renouvellements de la chaussée que par le maintien des équipements et l'entretien courant. La Société estime que le coût annuel de l'entretien du patrimoine exploité est inférieur à 1 % de sa valeur « à neuf ».

Le développement du réseau

- **Développer le réseau et étendre ses fonctionnalités** par le recours, notamment, aux élargissements des voies, aux aménagements de sécurité, notamment en tunnels, à l'aménagement de nouveaux diffuseurs, à l'agrandissement des aires ou à l'amélioration de la protection de l'environnement. En quinze ans, de 1986 à 2000, le Groupe a mis en service plus de 800 kilomètres d'autoroutes (plus d'un kilomètre par semaine) en s'attachant à respecter l'ensemble des objectifs de qualité, de sécurité et de protection de l'environnement, ainsi que les objectifs de coût et de délais qui lui avaient été prescrits aux termes du cahier des charges des contrats de concession.

Le développement du réseau passe également par la participation aux consultations menées en France pour les nouvelles concessions.

L'innovation et la diversification

- **Développer ses outils de gestion du trafic et du péage et de gestion générale.** Le Groupe développe ses propres systèmes d'exploitation, d'information routière et de péage pour assurer la meilleure adéquation à ses besoins fonctionnels au meilleur prix. C'est notamment dans ce cadre qu'il développe les outils de traitement du télépéage. Par ailleurs, le Groupe modernise ses systèmes d'information et de *reporting*.
- **Contribuer à l'innovation et à la recherche dans le secteur autoroutier.** Le Groupe participe activement, notamment en partenariat avec d'autres concessionnaires français et étrangers, à des projets européens de développement tels que la mise en œuvre d'un système interopérable de télépéages électroniques ouverts à toutes les catégories d'utilisateurs, conformément aux objectifs définis par la réglementation européenne.
- **Exploiter le potentiel de diversification.** Le Groupe tire aujourd'hui 3 % de ses revenus d'activités autres que la collecte des péages, dont environ 2 % proviennent des redevances perçues par le Groupe au titre des installations commerciales présentes sur son réseau et environ 1 % provient pour l'essentiel de la location de fibres optiques et de pylônes à des opérateurs. Avec une recette annuelle de plus de 7.000 € par kilomètre d'autoroute, le Groupe estime être un des concessionnaires autoroutiers les plus performants en termes de chiffre d'affaires par kilomètre exploité dans le domaine de la location des infrastructures de télécommunication. Le Groupe vend également des prestations de conseil, de maîtrise d'œuvre et d'ingénierie.

4.1.3. Historique du Groupe

La Société de l'Autoroute Paris — Lyon (SAPL) a été créée en 1961 avec pour mission essentielle de réaliser et d'exploiter l'autoroute A 6 reliant Paris à Lyon. A ce titre, elle a mis en service l'ensemble de la liaison en 1970 et assuré le raccordement aux villes de Dijon et Beaune en 1974.

En 1975, avec l'attribution de la concession des nouvelles autoroutes A 36 (Beaune — Mulhouse) et A 31 (anciennement A 26), la SAPL prend la dénomination de Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône.

En 1977, le réseau exploité atteint 500 kilomètres.

Jusqu'en 1987, la Société réalise, outre les autoroutes A 31 et A 36, les autoroutes A 40, A 42, A 46, A 5, A 71 et l'amorce de la future A 39. Le réseau exploité dépasse alors 1.000 kilomètres.

Dans la même période, la Société se voit attribuer, le 10 avril 1981, la concession du tunnel Maurice Lemaire (11 kilomètres, dont 4 kilomètres d'accès).

Dans un souci d'information des utilisateurs et afin d'améliorer la gestion des flux sur son réseau, la Société crée en 1991 la Société d'Information Radio Autoroutière (SIRA).

En 1994, le réseau de la Société en exploitation dépasse 1.500 kilomètres d'autoroutes et tunnels.

La Société saisit alors l'opportunité de racheter à l'État et à l'établissement public Autoroutes de France leurs participations respectives dans la Société des Autoroutes Rhône-Alpes (AREA), créée en 1970 pour réaliser le réseau autoroutier alpin. Le réseau exploité par AREA est à cette date de 368 kilomètres et relie les agglomérations de Lyon, Chambéry, Annecy, Grenoble et Valence.

Le réseau consolidé du nouveau Groupe constitue alors un ensemble cohérent de près de 1.900 kilomètres.

Parallèlement, le Groupe conclut des contrats d'entreprise (alors dénommés contrats de plan) avec l'État pour la période 1995-1999 et poursuit le développement de son réseau par la construction de plus de 300 kilomètres d'autoroutes. Il améliore ainsi sa situation financière, grâce notamment à la croissance continue de la marge brute d'autofinancement et procède à la recapitalisation d'AREA.

Entre 1995 et 2000, le Groupe réalise l'autoroute A 19 reliant Sens à Courtenay, l'antenne d'Oyonnax (autoroute A 404), l'antenne de Gannat (autoroute A 719), l'autoroute A 39 qui relie Dôle à Bourg-en-Bresse, l'autoroute A 77 de Dordives à Cosne-sur-Loire et l'autoroute A 51 entre Grenoble et Coynelle.

En 2000, le réseau exploité par le Groupe atteint 2.193 kilomètres d'autoroutes et tunnels.

En 2001, à l'occasion de la réforme du secteur autoroutier public, les concessions des deux entreprises sont prorogées jusqu'en 2032 et le Groupe adopte les règles comptables de droit commun.

Au 31 décembre 2003, le réseau en service du Groupe atteint 2.205 kilomètres sur un total concédé au Groupe de 2.225 kilomètres. La proximité de l'achèvement de la construction du réseau concédé permet au Groupe de rétablir sensiblement sa situation financière, laquelle avait été significativement obérée jusque là par le poids de la dette souscrite aux fins de permettre la construction du réseau.

4.1.4. Positionnement du Groupe au sein du secteur autoroutier concédé français

Le Groupe évolue au sein d'un secteur d'activité réglementé. La construction, l'entretien et l'exploitation des autoroutes sur le territoire français se fait au travers de l'attribution par l'État de concessions (voir les sections 4.3 et 4.4 ci-après).

L'ensemble des sociétés françaises concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages à péages est regroupé au sein de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage (ASFA), qui publie régulièrement des données chiffrées permettant ainsi de situer la Société parmi ses pairs.

A la date du présent document de base, les sociétés d'autoroutes et d'ouvrages à péage membres de l'ASFA autres que la Société et AREA sont les suivantes : ATMB (Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc), Chambre de commerce et d'industrie du Havre (pour les ponts de Normandie et de Tancarville), COFIROUTE, Groupe ASF/ESCOTA, SANEF, SAPN (Société des Autoroutes Paris-Normandie), SFTRF (Société Française du Tunnel Routier du Fréjus) et SMTPC (Société Marseillaise du Tunnel du Prado Carénage). A ces onze membres associés et fondateurs s'ajoutent quatre membres ordinaires que sont ALIS (Autoroute de Liaison Seine-Sarthe), CEVM (Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau), EPERLY (Société d'Exploitation du Périphérique de Lyon) et VIA AUTOROUTE (Société d'Exploitation de l'autoroute A 14).

L'ASFA offre ainsi des éléments de comparaison représentatifs pour situer les sociétés du secteur. Les principaux comparables globaux s'établissent comme suit au 31 décembre 2003 :

4.1.4.1. Longueur du réseau

<u>Longueur en service (en kilomètres)</u>	<u>Groupe</u>	<u>ASFA</u>	<u>% Groupe/ ASFA</u>
Autoroutes à 2 fois 2 voies ou moins	1.802	6.016	29,9 %
Autoroutes à 2 fois 3 voies ou plus	392	1.829	21,4 %
Ouvrages particuliers	11	51	21,6 %
Total	<u>2.205</u>	<u>7.896</u>	<u>27,9 %</u>

Du fait du caractère « maillé » de son réseau, le Groupe dispose de réserves de capacité permettant de différer l'élargissement d'un certain nombre de segments de son réseau et les dépenses d'investissement y associées.

4.1.4.2. Données générales sur le réseau

<u>Données générales sur le réseau</u>	<u>Groupe</u>	<u>ASFA</u>	<u>% Groupe/ ASFA</u>
Unités d'exploitation (districts ou centres)	43	143	30 %
Barrières pleine voie	21	114	18 %
Échangeurs	113	742	15 %
Panneaux à messages variables	325 ⁽¹⁾	964	34 %
Couloirs télépéage	663	2.300	29 %
Abonnés télépéage	200.000	935.000	21 %
Aires de repos	189	584	32 %
Aires de service	100	352	28 %
Restaurants	68	228	30 %
Hôtels	13	26	50 %

(1) En section courante.

La proportion de panneaux à messages variables, d'aires de repos et d'installations commerciales (restaurants, hôtels) témoigne de la volonté du Groupe d'assurer les meilleurs services aux clients.

4.1.4.3. Trafic

<u>Données 2003</u>	<u>Groupe</u>	<u>ASFA</u>
Parcours véhicules légers (milliards de kilomètres) ⁽¹⁾	16,9	62,4
Parcours poids lourds (milliards de kilomètres) ⁽¹⁾	3,6	12
Total (milliards de kilomètres)⁽¹⁾	20,5	74,4
<i>dont pourcentage du trafic poids lourds⁽¹⁾</i>	17,6 %	16,1 %
Trafic journalier moyen véhicules légers	20.998	21.141
Trafic journalier moyen poids lourds	4.473	4.285
Total	<u>25.471</u>	<u>25.426</u>

(1) Les trafics pris en compte sont les trafics totaux, y compris sur les sections situées hors péage.

La proportion de véhicules poids lourds est sensiblement supérieure à la moyenne du réseau concédé national, ce qui permet au Groupe d'être à même de mieux bénéficier de la croissance économique générale.

4.1.4.4. Effectif moyen pondéré

<u>Données 2003</u>	<u>Groupe</u>	<u>ASFA</u>
Total	4.525	18.000
Agents par kilomètre	2,05	2,28
Répartition par activité :		
Péage	43 %	51 %
Viabilité sécurité	33 %	28 %
Autres activités	24 %	21 %
Répartition par qualification :		
Exécution	55 %	63 %
Maîtrise	34 %	28 %
Cadres	11 %	9 %

Note : Les effectifs moyens pondérés mesurent l'équivalence en temps plein de l'effectif en contrat à durée indéterminée ou à durée déterminée au cours d'une période donnée (pondération en fonction du taux d'emploi et du temps de présence au cours de la période).

Les effectifs moyens du Groupe par kilomètre exploité sont inférieurs à ceux des autres concessionnaires, notamment pour ce qui est de l'activité péage. Par ailleurs, le Groupe emploie une proportion plus importante de cadres et d'agents de maîtrise compte tenu de l'importance qu'il attache aux fonctions de management et à la qualification professionnelle dans la réalisation des objectifs qu'il s'est fixé.

4.1.4.5. Péages sur autoroutes (hors ouvrages spécifiques du type tunnels, viaducs, etc.)

<u>Données 2003, hors TVA</u>	<u>Groupe</u>	<u>ASFA</u>
Recettes véhicules légers (classes 1, 2 et 5) ⁽¹⁾	945 millions €	nd
Recettes poids lourds (classes 3 et 4) ⁽¹⁾	485 millions €	nd
Total	1.430 millions € environ	5.500 millions € environ
Tarif moyen nominal par kilomètre classe 1	0,0554 € ⁽²⁾	0,0574 €
Tarif moyen nominal par kilomètre classe 4	0,1690 € ⁽²⁾	0,1642 €
Recette kilométrique moyenne, tous véhicules ⁽³⁾	0,0698 €	0,0739 €
Recette de péage par kilomètre d'autoroute	650.000 € environ	700.000 € environ
Nombre de transactions réelles	220 millions	1.155 millions
Recette moyenne par transaction	6,50 €	4,76 €
Parcours moyen par transaction	93 kilomètres	64 kilomètres

(1) La classe 1 s'entend des véhicules ou ensembles routiers de hauteur totale inférieure ou égale à 2 mètres et de PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes ; la classe 2 s'entend des véhicules ou ensembles routiers de hauteur totale comprise strictement entre 2 et 3 mètres et PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes ; la classe 3 s'entend des véhicules à deux essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes ; la classe 4 s'entend des véhicules ou ensembles routiers à plus de deux essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes ; la classe 5 s'entend des motos.

(2) Pondération Société — AREA, en proportion de la circulation totale.

(3) Rapportée au trafic total, y compris sur les sections situées hors péage.

La recette kilométrique moyenne (tous véhicules) sur le réseau du Groupe est légèrement inférieure à celle de la moyenne des autres sociétés. A l'inverse, du fait de parcours moyens plus longs, la recette moyenne par transaction est sensiblement plus élevée.

4.1.5. Environnement concurrentiel du Groupe

L'environnement concurrentiel du Groupe peut s'examiner sous deux aspects : la concurrence sur le réseau existant et la concurrence pour l'obtention de nouvelles concessions.

4.1.5.1. Concurrence sur le réseau existant

De façon générale, la concurrence est surtout susceptible de s'exercer à travers les réseaux autoroutiers ou routiers alternatifs, ainsi qu'à travers le transport aérien et le transport fluvial, dont le Groupe estime que l'évolution ne devrait cependant pas avoir d'impact significatif négatif sur les résultats de la Société. Au contraire, des synergies sont possibles à travers la desserte des aéroports, ainsi que l'a démontré l'exemple de la

liaison entre Lyon et l'aéroport Saint Exupéry, et la création de plates-formes multimodales pour le transport des marchandises.

Le Groupe estime que son exposition à la concurrence du rail est limitée.

S'agissant du transport de voyageurs par le rail, l'équilibre avec les TGV Paris — Lyon et Paris — Dijon — Besançon est établi depuis longtemps. A sa mise en service, le TGV Paris — Lyon a absorbé environ 2 ans de croissance du trafic de l'autoroute A 6, mais cette liaison a entraîné par la suite un effet de croissance du trafic autoroutier lié à l'intensification des échanges entre Rhône-Alpes et Île-de-France. De façon similaire, le Groupe estime que la mise en service à moyen terme de la liaison ferroviaire à grande vitesse Paris — Genève ne devrait pas avoir d'impact significatif sur le trafic autoroutier. Le Groupe considère qu'il ressort de ces exemples que les deux modes de transport sont plus complémentaires que concurrents et ne concernent pas les mêmes motifs de déplacement sauf, éventuellement, pour les déplacements domicile — travail périurbains qui affectent moins le Groupe compte tenu d'une longueur de parcours moyenne par transaction plus élevée que sur les autres réseaux.

S'agissant du transport ferroviaire de marchandises, y compris le ferroutage, ce mode de transport représente en 2002 moins de 14 % des tonnes kilomètre de marchandises transportées en France et, surtout, ce mode de transport ne peut pas assurer les trajets terminaux vers les points de chargement et de déchargement, qui sont essentiellement l'apanage de l'autoroute et de la route. Dès lors, la Société estime que l'impact de la concurrence est relativement limité dans ce domaine. De même, si le projet de liaison de ferroutage Lyon — Turin venait à être réalisé à long terme, cela aurait pour conséquence d'entraîner une redistribution du trafic dans la région Rhône-Alpes que le Groupe considère comme créatrice d'un appel de trafic sur son réseau, du fait du point d'ancrage français de la liaison qui sera nécessairement à proximité du réseau qu'il exploite.

Quant à la concurrence des autres opérateurs autoroutiers, le Groupe estime que ses tarifs de péage, qui correspondent à une recette de péage moyenne de moins de 7 centimes € (hors taxes) par kilomètre parcouru, tous véhicules confondus, sont très compétitifs par rapport à ceux des sociétés autoroutières concurrentes.

4.1.5.2. Concurrence pour l'obtention de nouvelles concessions en France et à l'étranger

Depuis la réforme du secteur autoroutier public français par l'ordonnance du 28 mars 2001, le Groupe est soumis au droit commun des sociétés en matière financière et comptable et doit faire face à une concurrence accrue pour l'obtention de nouvelles concessions.

Le Groupe est ainsi en concurrence avec, pour l'essentiel, des opérateurs autoroutiers français tels que ASF, COFIROUTE et SANEF, des groupes de bâtiment et travaux publics VINCI, BOUYGUES et EIFFAGE, et des opérateurs autoroutiers et groupes européens tels que l'italien AUTOSTRADE, les espagnols CINTRA-FERROVIAL et ABERTIS, les allemands BILFINGER-BERGER et HOCHTIEF et le portugais BRISA (pour une description des principaux opérateurs autoroutiers européens, voir la section 4.3.3 ci-après).

4.2. STRATEGIE DU GROUPE

Le Groupe dispose d'atouts importants sur lesquels il peut s'appuyer, à savoir, notamment, un réseau homogène et maillé, offrant une bonne rentabilité d'exploitation, un positionnement stratégique au cœur de l'Europe, un ancrage territorial fort, des compétences et un savoir-faire reconnus par ses partenaires et clients, ainsi qu'une cohésion humaine et une culture d'entreprise fortes au sein de chaque société du Groupe.

Le Groupe base principalement sa stratégie sur la valorisation de son cœur de métier avec, à moyen terme, les objectifs majeurs suivants :

- offrir les meilleurs services aux clients de son réseau ;
- améliorer sa structure financière en poursuivant son désendettement et accroître sa rentabilité ;
- développer et aménager son réseau en cohérence avec les autres réseaux et les autres modes de transport ;
- diversifier ses activités dans des domaines connexes à son cœur de métier ;
- optimiser son organisation et ses méthodes au service de la performance ;
- développer l'image partagée d'un grand groupe reconnu pour ses services et ses performances.

La Société et AREA envisagent de contractualiser ces objectifs avec l'État sous la forme d'un contrat de groupe couvrant la période 2004-2008.

4.2.1. Offrir les meilleurs services aux clients de son réseau

Le Groupe prévoit de moderniser le système de péage, notamment par le déploiement du télépéage qui devrait représenter au moins 50 % des transactions en 2008 à l'échelle du Groupe (y compris par la mise en place d'un système de télépéage réservé aux poids lourds), et l'installation de nouveaux points de vente du système d'abonnement *Liber-t* mis en place avec les autres sociétés françaises concessionnaires d'autoroutes et permettant aux clients de circuler sur les réseaux de l'ensemble des sociétés concessionnaires en acquittant les péages par prélèvement direct mensuel sur leur compte bancaire.

Le Groupe entend en outre créer des services répondant aux besoins particuliers de ses clients. A titre d'exemple, le Groupe étudie, avec les autres sociétés françaises concessionnaires d'autoroutes, l'extension du télépéage aux poids lourds et s'est fixé pour objectif de créer 1.100 places de stationnement sécurisées réservées à cette catégorie d'utilisateurs du réseau d'ici 2008. De même, en concertation avec les collectivités locales, le Groupe étudie les opportunités de développement des équipements intermodaux tels que la construction de parkings aux abords des échangeurs.

Soucieux de la sécurité des automobilistes, le Groupe entend poursuivre sa campagne de sensibilisation des clients à la sécurité par le biais des moyens de communication à sa disposition (radio 107.7 FM, panneaux d'affichage à messages variables, animations sur les aires) et de la mise à disposition de centres d'information et de sensibilisation au risque routier (trois centres Centaure pour la formation des conducteurs à la conduite en conditions hostiles, et un centre Sécurodrome pour la sensibilisation du public à la sécurité routière).

Le Groupe prévoit également d'achever le déploiement du réseau de sa radio occupant la fréquence 107.7 FM, chargée de diffuser l'information trafic en temps réel, et de poursuivre le développement des outils de communication (notamment son site Internet) permettant aux clients de choisir leurs itinéraires selon les conditions prévisibles de trafic.

Le Groupe poursuivra la mise en œuvre de son programme d'investissements dans les équipements de sécurité installés sur son réseau (dispositifs de retenue, panneaux à messages variables, équipements de guidage et d'aide à la conduite, systèmes de surveillance vidéo et détection automatique d'incidents, etc.). Le Groupe entend enfin maintenir des équipes de sécurité à même d'intervenir sur incident ou accident 24 heures sur 24, 365 jours par an.

4.2.2. Améliorer sa structure financière en poursuivant son désendettement et accroître sa rentabilité

Le Groupe entend réduire ses charges financières et mettre en place une gestion active de sa dette.

Conformément à l'un des objectifs fixés par le Gouvernement dans le cadre du Comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire du 18 décembre 2003, l'augmentation du capital de la Société dans le cadre de l'admission de ses actions aux négociations sur le Premier Marché d'Euronext Paris devrait permettre d'améliorer les fonds propres du Groupe, accélérer le désendettement et accroître sa capacité distributive.

L'amélioration de la structure financière du Groupe suite à la réalisation de l'augmentation de capital susmentionnée devrait permettre au Groupe de bénéficier d'une notation financière comparable à celle de ses pairs.

Par ailleurs, le Groupe souhaite poursuivre sa politique de maîtrise des coûts de construction. Il cherchera également à améliorer ses ratios d'exploitation dans les domaines de la perception du péage, de la viabilité et de la sécurité en concrétisant les gains de productivité rendus possibles grâce à l'évolution des techniques, l'adaptation des organisations et la croissance du trafic.

Les choix d'investissement du Groupe seront d'autre part systématiquement analysés au regard des critères de rentabilité économique et financière ainsi que des risques encourus.

4.2.3. Développer et aménager son réseau en cohérence avec les autres réseaux et les autres modes de transport

4.2.3.1. Compléter et aménager le réseau existant

Le chiffre d'affaires du Groupe provient aujourd'hui pour 97 % du péage sur le réseau existant.

Aux termes des Contrats d'Entreprise (tels que ces termes sont définis à la section 4.4.1.1 ci-après), la Société et AREA s'engagent à achever l'extension de ce réseau (11 kilomètres en construction et 44 kilomètres à engager) et à réaliser un important programme d'élargissements de voies, d'aménagements de sécurité (notamment en tunnel) et d'investissements complémentaires destinés à améliorer la qualité de service. En contrepartie, les

Contrats d'Entreprise permettent à la Société et AREA de bénéficier d'un mécanisme de hausse tarifaire spécifique.

Le Groupe s'attachera à réaliser ce programme dans le respect des objectifs de coût, de qualité et de délais, en mettant à profit sa grande expérience et ses compétences de maître d'ouvrage et de maître d'œuvre.

4.2.3.2. Étendre ses activités de concessionnaire et d'exploitant, seul ou en partenariat

Pour son cœur de métier, le Groupe se fixe pour objectif à moyen terme d'obtenir, éventuellement dans le cadre de partenariats, de nouvelles concessions et/ou contrats d'exploitation pour une longueur de réseau supplémentaire de l'ordre de 200 kilomètres, soit moins de 10 % de son réseau actuel.

Ces objectifs s'entendent hors opérations éventuelles de croissance externe dont l'opportunité et la rentabilité devront être analysées pour chaque cas.

Le Groupe exerce déjà des activités d'exploitation de voies situées hors du champ de ses concessions, notamment le boulevard périphérique de Lyon à travers la société EPERLY, dans le capital de laquelle il détient une participation minoritaire.

Il participe aux procédures d'appel d'offres initiées par l'État pour l'attribution de nouvelles concessions de grands axes tels que les autoroutes A 19 et A 41 qui se situent en prolongement de sections déjà existantes et concédées au Groupe. Le Groupe entend répondre par ailleurs, seul ou en partenariat, à de futures offres de concessions d'infrastructures routières qui pourraient être mises en concurrence aussi bien par l'État que par les collectivités locales.

Troisième groupe autoroutier européen, le Groupe envisage également de s'associer, sous la forme de participations minoritaires, à des projets de construction et d'exploitation d'infrastructures routières ou autoroutières en Europe et dans les pays membres de l'OCDE présentant un niveau de risque faible.

Dans le reste du monde, le Groupe entend se limiter à des prestations de conseil en matière de maîtrise d'ouvrage d'ingénierie et d'exploitation dans ses domaines de compétence, comme il l'a déjà fait par le passé, à titre d'exemple pour la conception du télépéage sur les autoroutes urbaines de Melbourne (Australie).

4.2.3.3. Renforcer la vocation alpine du Groupe

Le Groupe entend renforcer sa vocation alpine en s'appuyant sur sa filiale AREA et sur la direction régionale Rhône-Ain de la Société.

Dans le cadre de cet objectif, le Groupe cherchera à assurer :

- en premier lieu, et conformément à la charte de coopération signée entre AREA, ATMB (tunnel du Mont Blanc) et SFTRF (tunnel du Fréjus) en date du 14 novembre 2002, une coordination accrue avec ces sociétés concessionnaires d'autoroutes et de tunnels alpins, notamment dans les domaines de la gestion des flux de circulation, de l'information routière, de la politique tarifaire et commerciale et de la qualité du service et de l'accueil.

Le Groupe est également prêt à examiner, en partenariat avec les pouvoirs publics, l'évolution à moyen et long terme du système autoroutier alpin, et il est disposé pour ce faire, à favoriser les synergies opérationnelles de l'exploitation des sociétés alpines pour optimiser la gestion des flux à travers les Alpes ;

- en second lieu, une coordination accrue avec les autres gestionnaires de grandes infrastructures routières ou ferroviaires de l'aire géographique pour apporter aux utilisateurs une offre réellement intermodale et leur permettre d'optimiser leur choix ; et
- en troisième lieu, une participation active aux projets de nature à améliorer la sécurité, la qualité de service, la fiabilité et la compétitivité des systèmes de transport notamment la complémentarité entre modes. C'est dans ce cadre que le Groupe s'est engagé dans l'expérimentation de ferroulage entre Aiton et Orbassano (Italie) et qu'il s'intéresse aux plates-formes d'échange multimodales en gestation dans les régions Rhône-Alpes et Bourgogne.

4.2.4. Diversifier ses activités dans des domaines connexes à son cœur de métier

Au titre de la diversification de ses activités, le Groupe a pour objectif de développer les prestations complémentaires aux clients automobilistes (parkings, information), les prestations aux opérateurs de télécommunications, les prestations de conduite d'opération, d'ingénierie et de conseil, en vue de faire progresser les

revenus hors cœur de métier d'environ 3 % du chiffre d'affaires en 2003 jusqu'à un maximum de 5 % à l'horizon 2008.

- *Développement de prestations complémentaires aux clients du réseau*

Le Groupe conclut et supervise l'exécution des contrats relatifs aux installations commerciales implantées sur les aires de service de son réseau (stations-service, restaurants, boutiques et hôtels) qui lui procurent environ 2 % de son chiffre d'affaires.

Il entend en outre réaliser et/ou exploiter des aires de stationnement (éventuellement sécurisées) et développer l'information trafic et la fourniture de services de proximité.

Le Groupe examine également la possibilité de construire et d'exploiter des plates-formes d'échange multimodales permettant de rendre complémentaires les différents modes de transport, à l'instar de la plate-forme de transbordement de Bourgneuf-Aiton.

- *Valorisation de son patrimoine d'infrastructures de télécommunications et de son expertise dans ce domaine : construction et exploitation des fibres optiques et pylônes*

L'activité de valorisation de son patrimoine d'infrastructures de télécommunications, qui rapporte au Groupe environ 1 % de ses revenus sur les 3 % qui ne résultent pas de la collecte des péages, place le Groupe parmi les concessionnaires français d'autoroutes les plus performants dans cette activité en termes de chiffre d'affaires par kilomètre exploité.

- *Fourniture de prestations de conseil et d'ingénierie dans le domaine des technologies liées au cœur du métier du Groupe et mise en place de programmes de Recherche & Développement : gestion de trafic à distance, sécurité, télépéage, gestion de l'information trafic en direct (radio, Internet, panneaux lumineux)*

Fort d'un savoir-faire reconnu de quarante années dans les domaines de l'exploitation de concessions, de la gestion d'ouvrages à péage, et de la maîtrise d'œuvre et d'ouvrage pour la construction d'ouvrages routiers et autoroutiers, le Groupe projette aussi de proposer son expertise aux collectivités locales dans le domaine des infrastructures de transport.

4.2.5. Optimiser son organisation et ses méthodes au service de la performance

Le Groupe se fixe pour objectif de poursuivre la mise en place de centres de responsabilité dotés d'une autonomie de gestion avec contractualisation des prestations internes et *reporting* physique et financier, ce qui devrait permettre d'exploiter toutes les synergies identifiées au sein du Groupe pour bénéficier des économies d'échelle correspondantes.

Le Groupe poursuivra par ailleurs la démarche de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences lui permettant de s'adapter à l'évolution des besoins et des techniques. Dans ce cadre, il poursuivra sa politique soutenue de formation et prendra des mesures pour favoriser la mobilité géographique et fonctionnelle de ses employés.

Enfin, le Groupe entend mettre en place une politique de rémunération permettant d'associer ses employés à la performance de l'entreprise.

4.2.6. Développer l'image partagée d'un grand groupe reconnu pour ses services et ses performances

Le Groupe a l'ambition d'être reconnu tant en France qu'à l'étranger comme un grand groupe, solide, professionnel, dynamique et responsable. Il entend notamment offrir les meilleurs services aux meilleurs prix dans ses domaines d'activité, conserver le taux d'accidents du travail le plus faible du secteur et veiller à la cohésion sociale au sein du Groupe en renforçant l'adhésion du personnel à ses valeurs.

Il entend contribuer activement aux actions de recherche et développement, à la veille technologique et aux échanges internationaux dans ses domaines de compétence.

Il développera enfin une politique de communication active tant en externe qu'en interne, permettant la promotion d'une image valorisante à partir des points forts de chaque société du Groupe.

4.3. LE TRANSPORT EN FRANCE ET EN EUROPE

4.3.1. Organisation multimodale du transport

L'organisation générale des transports en France s'inscrit dans le cadre de schémas de transport à moyen et long terme établis par l'État en application de sa politique d'aménagement et de développement du territoire. Ces schémas s'appuient sur les bases législatives suivantes : loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) n° 82-1153 du 30 décembre 1982, loi d'orientation sur l'aménagement et le développement du territoire (LOADT) n° 95-115 du 4 février 1995, et loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (LOADDT) n° 99-533 du 25 juin 1999.

La LOTI (1982) assigne au système de transports intérieurs l'objectif général de satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité.

La LOADT (1995) assigne aux schémas d'infrastructures de transport un objectif d'amélioration de l'accessibilité à toute partie du territoire, en énonçant en particulier qu'en 2015, aucune partie du territoire métropolitain ne devra être située à plus de 50 kilomètres ou de 45 minutes en voiture d'une autoroute, d'une route expresse ou d'une gare TGV.

Un schéma directeur routier national a été établi en application de ces textes législatifs pour définir les grands axes du réseau autoroutier et routier national dans un objectif de desserte équilibrée et de désenclavement de l'ensemble du territoire. Le dernier en date, approuvé par décret en 1992 et en vigueur jusqu'en 1999, prévoyait un réseau national de 37.700 kilomètres, dont 9.540 kilomètres d'autoroutes de liaison.

La LOADDT (1999) a substitué au schéma national d'aménagement et de développement du territoire prévu par la LOADT (1995) neuf schémas multimodaux de services collectifs adoptés par le décret n° 2002-560 du 18 avril 2002. Centrés sur la satisfaction des besoins collectifs, ces schémas organisent à un horizon de vingt ans les politiques publiques structurantes pour le développement des territoires, dans une France moins centralisée et plus intégrée à l'Europe.

L'organisation des transports au niveau national ressort de deux de ces neuf schémas multimodaux de services collectifs : l'un pour le transport de voyageurs, l'autre pour le transport de marchandises.

Dans la ligne des orientations générales de la Commission européenne en matière de transport, telles qu'elles ressortent des rapports d'orientations établis sous sa supervision (Livres Blancs), ces deux schémas multimodaux de services collectifs, qui sont des documents de planification à long terme mais ne précisent pas la programmation des infrastructures, proposent une approche volontariste pour optimiser l'utilisation des réseaux existants et favoriser la complémentarité entre les modes de transport, dans un objectif de développement durable. Dans tous les scénarios d'évolution à long terme envisagés (même les plus favorables au transport ferroviaire), la part de la route (et de l'autoroute) reste largement prépondérante, tant pour les marchandises que pour les voyageurs, avec plus de 80 % des flux transportés (dont plus de 30 % pour les autoroutes concédées), et une forte croissance de la demande d'ici 2020.

Sur ces bases, le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a procédé à une redéfinition de la politique de transport portant à la fois sur des décisions de réalisation à court et moyen terme et sur une nouvelle planification des infrastructures, et a arrêté le développement à long terme des infrastructures de transport du pays en conciliant développement économique, attractivité des territoires dans une Europe élargie et développement durable.

Trois cartes de planification des infrastructures nationales de transport à long terme ont ainsi été rendues publiques par le CIADT, dont l'une, portant sur les infrastructures routières en 2025, est représentée ci-après. Le Groupe est particulièrement bien implanté dans trois grands ensembles régionaux métropolitains sur les cinq délimités par le CIADT dans ces cartes de planification. Il s'agit des régions du Grand-Est : Alsace, Lorraine, Franche-Comté, Bourgogne — espace historique propre à la Société, ainsi que les régions du Grand Sud-Est, incluant Rhône-Alpes et Provence Alpes Côte d'Azur, où est implantée AREA, ainsi que les régions du Bassin parisien.

Le CIADT a d'autre part confirmé la nouvelle étape de la décentralisation, concrétisée par la loi relative aux libertés et responsabilités locales récemment adoptée par le Parlement (2004), et qui se traduit par un nouveau transfert de compétences vers les collectivités territoriales dans le domaine des transports, permettant d'envisager des pistes nouvelles de développement pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Au plan européen, les fondements de la politique pour les infrastructures de transport, exprimés dans les Livres Blancs et dans les directives (applicables dans les États membres une fois transposées dans la législation nationale), s'inscrivent dans les objectifs de développement durable (rééquilibrage des modes de transport et prise

en compte des coûts externes), de libre accès à la concurrence, de réduction de la congestion et de suppression des goulets d'étranglement, notamment aux frontières.

Applicables en particulier sur les réseaux trans-européens (qui incluent la majeure partie des réseaux autoroutiers), les directives existantes ou en préparation concernent notamment la tarification d'usage des infrastructures pour le transport de marchandises (refonte de la directive « eurovignette » n° 1999/62 du 17 juin 1999), l'interopérabilité des systèmes de télépéage (directive n° 2004/52 du 29 avril 2004) et la sécurité des tunnels (directive n° 2004/54 du 29 avril 2004).

Ces directives, ainsi que les réflexions en cours et les textes récemment adoptés en France sur le partenariat public-privé (ordonnance du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat), élargissent le champ d'application des projets d'infrastructures routières dans la politique routière française et européenne.

Carte de planification des infrastructures routières nationales en 2025,
arrêtée par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire
du 18 décembre 2003

Source : Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer.



Les GLAT correspondent à des itinéraires à fort trafic interrégional ou international, soit à des liaisons entre les principales métropoles régionales et les principaux ports ou aéroports français.

4.3.2. Données générales sur les flux et les trafics

Les flux de marchandises ou de voyageurs se mesurent en tonnes-kilomètres (t-km : nombre de tonnes de marchandises transportées, multiplié par le nombre de kilomètres des trajets effectués) ou en voyageurs-kilomètres (voy-km : nombre de passagers multiplié par le nombre total de kilomètres parcourus), tandis que le trafic s'exprime en véhicules-kilomètres (véh-km : nombre total de kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules).

sur le réseau) quelle que soit la finalité du transport. Le transport intérieur, mesuré sur le territoire français, comprend d'une part le transport national constitué par les flux d'origine et de destination uniquement françaises, et d'autre part le transport de transit dont l'origine et/ou la destination sont situées à l'étranger.

Le dynamisme de l'activité des transports dépend de plusieurs facteurs. Pour le transport routier de voyageurs, ces facteurs comprennent le taux de croissance du Produit Intérieur Brut (PIB) et plus précisément l'évolution du niveau des revenus ou de la consommation des ménages, ainsi que la variation du prix des carburants, le rythme des immatriculations neuves de véhicules et les évolutions comportementales, marquées par exemple par les modalités de réorganisation des temps de travail et de loisirs. Pour le transport routier de marchandises, les fluctuations de l'activité dépendent du taux de croissance du PIB, ainsi que de l'importance des échanges internationaux, notamment intracommunautaires, qui devraient croître avec l'élargissement de l'Union européenne.

Selon le rapport de la Commission des Comptes des Transports de la Nation, les transports se développent plus vite que le reste des activités en période de croissance soutenue (soit plus de 2 % par an) et, en sens inverse, subissent un ralentissement accentué en période de stagnation de l'économie (en cas de taux de croissance inférieur à 1,5 % par an).

4.3.2.1. Le transport de marchandises

Le transport terrestre intérieur total de marchandises, mesuré en tonnes-kilomètres sur le territoire français, a connu un ralentissement de sa croissance en 2001 (hausse de 0,3 %) et en 2002 (hausse de 0,8 %), après les bons résultats de 1999 (hausse de 4,2 %) et de 2000 (hausse de 3,0 %), s'inscrivant ainsi dans les inflexions de la croissance macro-économique ces dernières années. Toutefois la répartition modale reste dominée par le mode routier, avec 78 % des tonnes-kilomètres transportées en 2002.

Les transports terrestres de marchandises sur le territoire métropolitain (en milliards de tonnes-kilomètres)

	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>2002</u>
Ferroviaire	55,4	50,4	50,0
Routier	266,5	273,7	277,2
Fluvial	7,3	6,7	6,9
Oléoducs	21,7	21,2	20,7

Source : Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer.

4.3.2.2. Le transport de voyageurs

Le transport intérieur de voyageurs a connu au cours de la dernière décennie un rythme annuel de croissance de 1,7 % en moyenne, le mode routier représentant, en 2002, 89 % du trafic de voyageurs.

Transports intérieurs de voyageurs (en milliards de voyageurs-kilomètres)

	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>2002</u>
Routier	742,6	768,9	773,8
Ferroviaire	80,0	81,8	83,9
Aérien	15,1	14,0	13,7

Source : Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer.

4.3.2.3. La circulation routière

La circulation routière en France se développe régulièrement, comme le montrent les chiffres ci-après.

Circulation par réseaux
(en milliards de véhicules-kilomètres)

	<u>1997</u>	<u>1998</u>	<u>1999</u>	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>2002</u>
Autoroutes concédées	57	60	64	66	69	72
Autres autoroutes	35	37	39	41	43	44
Total autoroutes	<u>92</u>	<u>97</u>	<u>103</u>	<u>107</u>	<u>112</u>	<u>116</u>
Routes nationales	86	89	90	91	92	94
Total réseau national	<u>178</u>	<u>186</u>	<u>193</u>	<u>198</u>	<u>204</u>	<u>210</u>
Autres routes (routes départementales et réseau local)	314	322	330	328	341	343
Total	<u>492</u>	<u>507</u>	<u>523</u>	<u>526</u>	<u>545</u>	<u>553</u>

Source : Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer.

Les taux d'évolution du trafic sur les autoroutes sont toujours supérieurs aux taux moyens sur les autres réseaux (à titre d'exemple, l'évolution du trafic sur autoroutes a été de 4,4 % de 1990 à 2003, contre 3 % sur les autres réseaux) ; la progression du trafic sur les autoroutes concédées étant généralement plus élevée que celle observée sur les autoroutes non concédées (sources : *Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage, Organisation de coopération et de développement économiques*).

Selon une étude du Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer réalisée en octobre 1998, la croissance du trafic routier en France entre 1970 et 1995 a découlé pour l'essentiel de la croissance économique, directement mais également par l'intermédiaire de la progression du parc automobile, ces deux facteurs ayant contribué ensemble à près de 80 % de la croissance du trafic routier. Le développement du réseau autoroutier explique le solde de cette croissance. L'incidence de l'évolution du prix des carburants intervient de façon ponctuelle : elle explique seulement 1 % de l'évolution du trafic routier de 1970 à 1995.

Selon les mêmes sources, le trafic sur le réseau autoroutier français concédé, mesuré en véhicules-kilomètres, a crû entre 1970 et 1998 plus rapidement que le trafic routier, notamment en liaison avec la construction du réseau autoroutier, avec un taux de croissance annuel de 9,6 % pour les autoroutes concédées contre 2,3 % pour les routes nationales. Au cours de la même période, le PIB a enregistré une croissance annuelle moyenne de 2,5 %. Le rythme de croissance du trafic autoroutier tend à se ralentir au fur et à mesure de l'achèvement du réseau, le taux de croissance moyen annuel du trafic sur le réseau autoroutier passant ainsi de 8,5 % entre 1985 et 1990 à 4,0 % entre 1995 et 1998 (source : *Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, dernières données disponibles*).

Pour le futur, l'évolution du trafic autoroutier dépendra de l'évolution des quatre facteurs décrits ci-avant (croissance économique, progression du parc automobile, développement du réseau autoroutier et évolution du prix des carburants), ainsi que d'éventuelles modifications des comportements ou de la politique des transports qui pourraient infléchir la répartition actuelle des modes de transports. Un rapport du Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer de 1998 a établi quatre scénarii de croissance du trafic routier sur les 20 prochaines années en retenant une hypothèse de croissance du produit intérieur brut de 2,3 % par an. Les deux scénarii extrêmes, à savoir une politique de rééquilibrage volontariste des modes de transport, d'une part, et la poursuite des tendances observées entre 1970 et 1990, d'autre part, aboutissent à des prévisions de taux de croissance annuel moyen du trafic routier entre 1996 et 2020 comprises entre 2,2 % et 4,2 % par an pour le trafic de voyageurs sur les autoroutes concédées (en milliards de passagers-kilomètres) et comprises entre 1,9 % et 2,9 % par an pour le transport routier de marchandises (en milliards de tonnes-kilomètres) (source : *rapport du Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, « La demande de transports à l'horizon 2020 »*).

L'évolution de la circulation (parcours totaux exprimés en véhicules-kilomètres) sur le réseau du Groupe est depuis environ 20 ans comparable à l'évolution moyenne constatée sur l'ensemble des autoroutes concédées : dans les deux cas, la circulation totale a été multipliée par 2,9 entre 1985 et 2003. La circulation totale atteint, en 2003, 20,5 milliards véh-km par an pour le Groupe contre 74,4 milliards pour l'ensemble des autoroutes concédées (source : *Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage et Société*).

La situation géographique du Groupe, au carrefour des grands flux d'échanges entre l'Europe du Nord (Royaume-Uni, Benelux, Allemagne) et l'Europe du Sud (Italie, péninsule ibérique), lui permet de bénéficier du dynamisme commercial et touristique des régions desservies et de l'augmentation de trafic qui s'en suit.

Le réseau autoroutier du Groupe relie ainsi l'un des pôles les plus développés et performants d'Europe : l'aire métropolitaine parisienne, à d'autres régions très développées : le nord italien (Turin-Milan), ou les *Länders* allemands jouxtant l'Alsace, le Luxembourg, sans oublier l'espace occidental de la Suisse.

Au sein du territoire national, la desserte de l'aire lyonnaise et de la région Rhône-Alpes est importante puisqu'il s'agit du deuxième pôle économique français.

Le réseau autoroutier de la Société et de sa filiale AREA donne également accès aux régions les plus industrielles de l'Europe occidentale.

Enfin, le réseau du Groupe est bien positionné au sein de l'aire centrale européenne la plus accessible par le mode routier. Cet élément est structurellement favorable pour bénéficier durablement de la dynamique et du volume des échanges s'initiant au cœur de l'Europe élargie (pour une présentation détaillée du positionnement géographique du Groupe, voir les sections 4.1.1.4 et 4.3.3).

4.3.3. Organisation du secteur des concessions autoroutières

En France, le système des concessions autoroutières et des autoroutes à péages a été institué par la loi n° 55-435 du 18 avril 1955. Les concessions autoroutières sont des concessions de travaux publics et de service public, soumises à un régime particulier. Elles sont attribuées par l'État en vertu d'une convention de concession et d'un cahier des charges, approuvés par décret en Conseil d'État, qui fixent les conditions dans lesquelles le concessionnaire assure la construction, l'exploitation et l'entretien des autoroutes concédées.

Les autoroutes sont définies comme des routes sans croisement, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet et essentiellement réservées aux véhicules à propulsion mécanique. Les autoroutes font partie du domaine public routier national. L'article 4 de la loi de 1955, devenu l'article L. 122-4 du Code de la voirie routière, autorise l'État à concéder la construction et l'exploitation d'une autoroute et de ses installations annexes et lui donne la faculté d'autoriser le concessionnaire à percevoir des péages. Initialement réservé aux personnes publiques et sociétés d'économie mixte, le système des concessions autoroutières a été étendu aux sociétés à capitaux entièrement privés en 1970.

Le système des concessions autoroutières a fait l'objet de plusieurs réformes importantes, dont, notamment, la réforme de 1994 qui a abouti à regrouper les six principales sociétés d'économie mixte alors existantes en trois pôles géographiques constitués d'une société mère et d'une filiale : le sud, avec ASF et sa filiale ESCOTA, le nord, avec la SANEF et sa filiale, la SAPN (Société des Autoroutes Paris-Normandie), et un troisième pôle géographique autour de la Société et de sa filiale AREA. Dans le même temps, ces sociétés ont été recapitalisées par transformation en capitaux propres des avances consenties par l'État. La réforme de 1994 s'est accompagnée de l'établissement de contrats pluriannuels comportant des engagements financiers et tarifaires des sociétés concessionnaires. Les premiers contrats signés, dits contrats de plan, couvraient la période 1995-1999. De nouveaux contrats, dits contrats d'entreprise, ont été signés ou sont en cours de signature pour la période 2004-2008 (2002-2006 pour le groupe ASF). Ces contrats précisent les relations entre l'État et chaque société concessionnaire en matière de politique tarifaire, d'investissements, de stratégie de développement, de politique commerciale et de services au client, d'objectifs financiers, de politique sociale et d'environnement.

Une autre réforme importante, mise en œuvre par l'ordonnance n° 2001-273 du 28 mars 2001 conformément à la décision de la Commission européenne du 24 octobre 2000, a prorogé la durée des contrats de concession des six sociétés d'économie mixte susmentionnées (jusqu'en 2032 pour la Société et AREA) en contrepartie de la suppression des engagements de reprise de passif par l'État en fin de concession et de la suppression du mécanisme comptable des charges de structure différées.

Au 1^{er} janvier 2004, près de 7.800 kilomètres d'autoroutes ont été réalisés et sont exploités en France par des sociétés concessionnaires sur un total national de 10.383 kilomètres d'autoroutes (*source : Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer*). Les concessions autoroutières sont actuellement réparties entre huit sociétés d'économie mixte dont l'État est, directement ou indirectement, le principal actionnaire, et une société à capital privé, COFIROUTE.

Parmi les huit sociétés d'économie mixte concessionnaires figurent les six sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes susmentionnées (dont la Société et AREA), et deux sociétés d'économie mixte concessionnaires d'un tunnel routier international et d'autoroutes (ATMB (Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc) et la SFTRF (Société Française du Tunnel Routier du Fréjus)). En 2001, deux sociétés privées se sont vues confier de

nouvelles concessions d'autoroutes ou d'ouvrages d'art : la société ALIS (Autoroute de Liaison Seine-Sarthe) pour l'autoroute A 28 reliant Rouen à Alençon, et la société CEVM (Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau) pour le viaduc de Millau sur l'autoroute A 75.

Le réseau autoroutier concédé français constitue, au 31 décembre 2003, le premier réseau en Europe, avec le tiers de la longueur totale des autoroutes concédées, suivi par le réseau italien (environ 5.600 kilomètres en service), le réseau espagnol (environ 2.600 kilomètres en service), le réseau autrichien (environ 2.000 kilomètres en service) et le réseau portugais (environ 1.300 kilomètres en service) (*source : Association des sociétés européennes concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages à péage (ASECAP)*).

Le réseau autoroutier concédé à péage en Europe s'est développé de manière très significative ces dix dernières années, passant entre 1993 et 2003 de moins de 16.000 kilomètres à plus de 23.000 kilomètres. Dans les prochaines années, nombre de pays qui ont adhéré à l'Union européenne le 1er mai 2004 réaliseront de nouveaux programmes autoroutiers, avec le concours d'aides européennes. Ce sera par exemple le cas de la République Tchèque, de la Hongrie, et sans doute de la Pologne, entre autres, où des réalisations sont d'ores et déjà engagées. Le réseau autoroutier européen devra s'étendre pour répondre à l'accroissement important des flux d'échanges consécutifs à l'élargissement de l'Union européenne.

Au niveau européen, le statut des sociétés concessionnaires d'autoroutes a largement évolué au cours des cinq dernières années, les privatisations s'étant généralisées tant au Portugal, qu'en Espagne ou en Italie.

Par ailleurs, plusieurs pays européens, dotés d'autoroutes anciennes financées par les budgets des États, s'orientent à présent vers une tarification d'usage des infrastructures routières sur la base du principe de l'utilisateur payeur. Des réflexions et des projets en ce sens sont développés par exemple au Royaume-Uni ou en Allemagne, laissant entrevoir une extension progressive, sous des formes diverses, de l'utilisation du péage, sur des marchés particulièrement solvables.

Les principaux opérateurs européens du secteur des concessions à péage, autres que le Groupe, sont brièvement décrits ci-après (*source : ASECAP et sociétés concernées*) :

Groupe français

- **Le Groupe ASF** (ASF/ESCOTA), premier groupe français et deuxième groupe européen, gère, au 31 décembre 2003, 2.866 kilomètres d'autoroutes, avec un effectif moyen pondéré de 7.432 agents et un chiffre d'affaires de 2.239 millions €.
- **Le Groupe SANEF** (SANEF/SAPN) gère, au 31 décembre 2003, 1.684 kilomètres d'autoroutes avec un effectif moyen pondéré de 3.138 agents et un chiffre d'affaires de 1.018 millions €.
- **La Société COFIROUTE** (détenue majoritairement par le groupe VINCI) gère, au 31 décembre 2003, 928 kilomètres d'autoroutes, avec un effectif moyen pondéré de 2.048 agents et un chiffre d'affaires de 829 millions €.

Les groupes BOUYGUES (à travers sa filiale ALIS) et EIFFAGE (à travers sa filiale CEVM) sont également présents sur le secteur des concessions à péage, avec notamment la concession de l'autoroute A 28 (reliant Rouen à Alençon) pour le premier et la concession du viaduc de Millau (autoroute A 75) pour le second, sans compter les concessions dans lesquelles ces sociétés ont investi en dehors du territoire français.

Autres groupes européens

- **Le groupe AUTOSTRADE** (Italie) est un groupe privé qui constitue le premier opérateur autoroutier européen avec un réseau de plus de 3.100 kilomètres en service et un chiffre d'affaires de 2.520 millions € au 31 décembre 2003.
- **Le groupe ABERTIS** (Espagne) est issu de la fusion des deux premières sociétés d'autoroutes espagnoles ACESA et AUREA. Ce groupe privé (dont BRISA possède une partie du capital) gère près de 1.300 kilomètres d'autoroutes, pour un chiffre d'affaires de 1.270 millions € au 31 décembre 2003.
- **Le groupe BRISA** (Portugal) est un groupe privé issu du désengagement de l'État portugais du secteur autoroutier qui gère au 31 décembre 2003 plus de 1.100 kilomètres d'autoroutes pour un chiffre d'affaires de 523 millions € au 31 décembre 2002. Ce groupe est par ailleurs présent dans le capital de l'opérateur brésilien CCR qui exploite 1.250 kilomètres d'autoroutes au Brésil et en Amérique Latine.

- **La Société ASFINAG** (Autriche) est une société d'État qui exploite le réseau autoroutier autrichien (plus de 2.000 kilomètres), et qui a confié, depuis le 1^{er} janvier 2004, la perception du péage des véhicules poids lourds à la société EUROPASS, filiale du groupe italien AUTOSTRADE.
- **Le groupe CINTRA-FERROVIAL** (Espagne) est le deuxième groupe de construction espagnol qui gère au 31 décembre 2003 près de 1.600 kilomètres d'autoroutes en construction ou en exploitation (principalement en Espagne, au Portugal et au Chili) pour un chiffre d'affaires consolidé de 6.020 millions € dont 524 millions € pour la division « Infrastructures », qui inclut les concessions à péage (routes, aéroports et parkings).

4.4. LES CONTRATS DE CONCESSION

4.4.1. Cadre juridique des contrats de concession d'autoroutes du Groupe

4.4.1.1. Général

Le Groupe exerce ses activités liées à la construction, l'exploitation et l'entretien de son réseau autoroutier, y compris les ouvrages et installations annexes, en vertu de deux contrats de concession d'autoroutes conclus avec l'État le 4 juin 1986 pour la Société et le 6 mai 1988 pour sa filiale AREA. Ces contrats ont fait l'objet de nombreux avenants. La réforme du secteur public autoroutier, opérée par l'ordonnance n° 2001-273 du 28 mars 2001, a abrogé la garantie de l'État et le régime comptable spécifique accordés aux sociétés concessionnaires, et a allongé la durée des concessions. Elle a rendu nécessaire une révision complète des cahiers des charges associés aux contrats de concession conclus par la Société et AREA.

Cette révision a fait l'objet de négociations entre, d'une part, le Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, le Secrétariat d'État chargé du Budget et le Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie et, d'autre part, la Société et AREA, chacune pour ce qui la concerne. La signature d'avenants aux contrats de concession d'autoroutes devant, conformément à la réglementation applicable, être approuvée par décret en Conseil d'État, les projets d'avenants résultant des négociations susmentionnées ont été, une fois finalisés entre les parties, soumis pour avis au Conseil d'État. Le projet d'avenant relatif à la Société a été examiné par la section des travaux publics du Conseil d'État, qui a rendu un avis favorable le 12 octobre 2004. De même, la section des travaux publics du Conseil d'État a, le 14 septembre 2004, rendu un avis favorable sur le projet d'avenant applicable à AREA. En conséquence de ces deux avis favorables du Conseil d'État, la procédure de signature des décrets d'approbation par les ministres compétents et de leur publication a été engagée ; la Société estime que celle-ci devrait intervenir dans les jours suivant la date d'enregistrement du présent document de base. Les avenants aux contrats de concession entreront en vigueur le lendemain de la publication des décrets d'approbation. Le présent document de base, et en particulier son chapitre 4, décrit l'activité du Groupe telle qu'elle résultera de l'entrée en vigueur des avenants aux contrats de concession respectifs de la Société et d'AREA ayant fait l'objet des avis favorables du Conseil d'État. Les contrats de concession ainsi amendés sont, dans le présent document de base, référencés les « **Contrats de Concession d'Autoroutes** ».

Les Contrats de Concession d'Autoroutes sont composés de deux documents contractuels : une convention de concession qui fixe l'économie générale de la concession et un cahier des charges annexé qui détaille les obligations et les droits de la société concessionnaire. Les stipulations des Contrats de Concession d'Autoroutes de la Société et d'AREA sont analogues, à l'exception des stipulations concernant les conditions financières et tarifaires, ainsi que les pénalités contractuelles.

Deux contrats pluriannuels conclus avec l'État complètent le dispositif contractuel encadrant les activités de la Société et d'AREA liées à la construction, l'exploitation et l'entretien de leur réseau autoroutier respectif. Ces contrats, dits « contrats d'entreprise », précisent la loi tarifaire, c'est-à-dire le mode de fixation contractuel de l'évolution des tarifs de péage, et les engagements de la société concessionnaire en matière, notamment, d'investissements, de politique commerciale et de services au client, d'objectifs financiers, de politique sociale et d'environnement. Le Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, le Secrétariat d'État chargé du Budget et le Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie d'une part, et la Société et AREA, d'autre part, chacune pour ce qui la concerne, ont négocié le contenu de contrats d'entreprise applicables à la période 2004-2008. Ces contrats d'entreprise, dont les projets sont à ce jour finalisés, seront signés en même temps que les Contrats de Concession d'Autoroutes. Le présent document de base, et en particulier son chapitre 4, décrit l'activité du Groupe telle qu'elle résultera de l'entrée en vigueur des contrats d'entreprise de la Société et d'AREA, tels que ces contrats d'entreprise existent sous forme de projets finalisés au jour de l'enregistrement du présent document de base (les « **Contrats d'Entreprise** ») (par ailleurs,

la Société, AREA et l'État envisagent également de conclure un contrat de groupe ainsi qu'indiqué à la section 4.2 ci-avant).

Les Contrats de Concession d'Autoroutes et les Contrats d'Entreprise assureront au Groupe le bénéfice d'augmentations tarifaires qui contribueront à l'autofinancement de ses investissements et à l'amélioration de sa situation financière.

4.4.1.2. Assiette des concessions autoroutières du Groupe

Aux termes des Contrats de Concession d'Autoroutes, la concession s'étend aux autoroutes ou sections d'autoroutes décrites au paragraphe 4.4.2 ci-après, ainsi qu'à tous les terrains, ouvrages et installations nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de chaque autoroute ou section d'autoroute susvisée et de ses installations accessoires, y compris les raccordements aux voiries existantes, les dépendances et installations annexes directement nécessaires au service des usagers ou réalisées en vue d'améliorer l'exploitation, telles que les aires de stationnement, les aires de service, les aires de repos, les stations-service, les restaurants, les motels, les hôtels, les centres d'entretien, les hangars et les logements de service (collectivement, les « **Biens Concédés** »).

4.4.1.3. Exclusivité d'exploitation sur les Biens Concédés

Pendant toute la durée des Contrats de Concession d'Autoroutes, la Société et AREA ont le droit exclusif d'exploiter les Biens Concédés et de percevoir les péages et redevances y afférents.

Sans préjudice du caractère exclusif des concessions autoroutières consenties à la Société et à AREA, l'État conserve néanmoins toute liberté de réaliser et d'améliorer tout ouvrage routier limitrophe non compris dans l'assiette desdites concessions.

4.4.1.4. Durée des concessions

Les Contrats de Concession d'Autoroutes prendront fin le 31 décembre 2032 sauf cas d'exercice de la faculté par l'État de rachat ou de déchéance, tels que décrit aux sections 4.4.1.15 et 4.4.4.17 ci-après.

A l'expiration des Contrats de Concession d'Autoroutes, l'État se trouvera subrogé dans tous les droits de la Société et d'AREA afférents à ces concessions. En particulier, l'État entrera immédiatement et gratuitement en possession des Biens de Retour tels que définis ci-après. A dater du même jour, les produits attachés aux Contrats de Concession d'Autoroutes reviendront à l'État.

4.4.1.5. Reprise des Biens Concédés en fin de concession

Aux termes des Contrats de Concession d'Autoroutes, les Biens Concédés sont répartis entre les trois catégories suivantes :

- les biens nécessaires à l'exploitation des concessions, qui, en fin de contrat, reviendront automatiquement et gratuitement à l'État (les « **Biens de Retour** ») ;
- les biens autres que les Biens de Retour, qui en fin de concession, pourront être repris par l'État si celui-ci estime qu'ils peuvent être utiles à l'exploitation de la concession ou qui, tant que l'État n'aura pas exercé son droit de reprise, appartiendront à la Société ou à AREA, selon le cas (les « **Biens de Reprise** ») ; et
- les biens propres, qui appartiennent à la Société ou à AREA, selon le cas, et dont ces sociétés resteront propriétaires en fin de concession (les « **Biens Propres** »).

Les Contrats de Concession d'Autoroutes prévoient que devra être établie avant le 31 décembre 2006, contradictoirement entre l'État et la société concessionnaire concernée, une nomenclature permettant de classer, par grande rubrique, l'ensemble des Biens Concédés selon les trois catégories précitées. A titre d'exemple, les plateformes autoroutières ont typiquement vocation à faire partie de la catégorie des Biens de Retour. Les véhicules de sécurité pourraient être rangés dans la catégorie des Biens de Reprise et les bureaux relèveraient plus naturellement de la catégorie des Biens Propres.

L'État aura par ailleurs le droit de reprendre les Biens de Reprise sur la base de leur valeur nette comptable augmentée éventuellement d'une survalue estimée à dire d'expert, les stocks et approvisionnements pouvant en outre être repris par l'État à leur valeur nette comptable.

4.4.1.6. Garantie de remise en bon état des Biens de Retour

La Société et AREA sont tenus aux termes des Contrats de Concession d'Autoroutes de remettre à l'État les Biens de Retour en bon état d'entretien.

Sept ans avant l'expiration de chaque Contrat de Concession d'Autoroutes, soit le 31 décembre 2025, l'État devra établir, après concertation avec la Société et AREA et, le cas échéant, avec l'aide d'experts, un programme d'entretien et de renouvellement pour les cinq dernières années de la concession qui s'avèrera nécessaire pour assurer la remise des Biens de Retour en bon état d'entretien, ainsi qu'un programme des opérations préalables à la remise des Biens de Retour à l'État.

Les programmes mentionnés ci-avant devront être exécutés par la Société et AREA, à leurs frais et dans un délai permettant de s'assurer du bon état d'entretien des Biens de Retour à la date d'expiration des Contrats de Concession d'Autoroutes.

Afin de garantir la remise en bon état des Biens de Retour, la Société et AREA devront constituer, dans les deux mois suivant l'établissement par l'État du programme d'entretien et de renouvellement, une garantie d'un montant égal au coût prévisionnel des travaux prévus à ce programme.

4.4.1.7. Construction des sections d'autoroutes concédées

L'exécution des travaux liés à la construction des sections d'autoroutes concédées est encadrée strictement par les Contrats de Concession d'Autoroutes qui définissent les caractéristiques principales des ouvrages, telles que plan de situation, tracé, échangeurs et limites de concession, profils, gares de péage, aires annexes, plan de financement et autres spécifications. Les procédures liées à l'autorisation et à la construction des autoroutes sont décrites à la section 4.6.2.1 ci-après.

Aux termes des Contrats de Concession d'Autoroutes, tous les frais nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation des autoroutes sont, sauf exception, à la charge du concessionnaire, ainsi que toutes les indemnités qui peuvent être dues à des tiers à ces mêmes titres. En particulier, sont à la charge du concessionnaire les dépenses d'acquisition des terrains nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation des autoroutes. Le coût du raccordement à d'autres réseaux d'autoroutes supporté par la Société et AREA est déterminé par les Contrats de Concession d'Autoroutes au cas par cas.

4.4.1.8. Financement des autoroutes

La Société et AREA assurent le financement de la construction des ouvrages des concessions autoroutières qui leur sont concédées et leur exploitation dans les conditions fixées par les Contrats de Concession d'Autoroutes.

Aux termes des Contrats de Concession d'Autoroutes, un certain nombre d'emprunts à long terme contractés par le Groupe auprès de la Caisse Nationale des Autoroutes (CNA) ont pu bénéficier de la garantie de l'État (voir la section 4.8 ci-après). A ce jour, la Société et AREA n'ont plus d'encours de crédit garanti par l'État. Pour l'avenir, aucun nouvel emprunt ne bénéficiera de la garantie de l'État. Les Contrats de Concession d'Autoroutes énumèrent un certain nombre d'avances et de subventions de l'État dont ont pu bénéficier la Société et AREA. A ce jour, l'ensemble de ces avances a été remboursé.

4.4.1.9. Péages

Les tarifs des péages sont fixés chaque année conformément au décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 et dans les conditions définies aux Contrats de Concession d'Autoroutes et selon la loi tarifaire inscrite aux Contrats d'Entreprise en vigueur.

Les Contrats de Concession d'Autoroutes définissent les règles de fixation des tarifs de péages et notamment les modalités de calcul d'un tarif kilométrique moyen (TKM) servant de base aux tarifs des péages, et qui tient compte de la structure du réseau, des charges d'exploitation et des charges financières, ainsi que des possibilités de modulation de ce TKM.

Les Contrats d'Entreprise fixent ensuite les modalités d'évolution des tarifs de péages pendant la durée de validité desdits contrats, soit sur la période 2004-2008. Les modalités de fixation de ces tarifs sont décrites à la section 4.5.2.

4.4.1.10. Exploitation des autoroutes

La Société et AREA doivent mettre en œuvre tous les moyens de nature à assurer en permanence, quelles que soient les circonstances (et notamment les circonstances atmosphériques), la continuité de la circulation dans des

bonnes conditions de sécurité et de commodité sous peine d'encourir des sanctions contractuelles et éventuellement la déchéance de leur concession, telles que décrites aux sections 4.4.1.16. et 4.4.1.17. Aux termes des Contrats de Concession d'Autoroutes, la survenance d'un cas de force majeure, dûment constatée, peut exonérer, en tout ou en partie, la société concessionnaire concernée de sa responsabilité, tant vis-à-vis de l'État que des usagers et des tiers.

Les ouvrages établis en vertu des Contrats de Concession d'Autoroutes doivent être entretenus en bon état et exploités à leurs frais par la Société et AREA ou par les titulaires de contrats d'exploitation d'installations annexes (telles que les stations-service, restaurants, bureaux de change ou autres commerces), de façon à toujours convenir à l'usage auquel ils sont destinés.

En cas d'interruption ou de restriction de la circulation sur une section d'autoroute, la Société et AREA doivent se conformer à certaines obligations, notamment celle d'informer à l'avance le public de toute restriction importante ou interruption de trafic qu'elles ont prévue, et d'informer immédiatement les autorités administratives compétentes en cas de force majeure imposant l'interruption du trafic.

La Société et AREA doivent se conformer aux règlements de police édictés par les autorités compétentes. Elles doivent par ailleurs soumettre à agrément préalable du Ministre chargé de la voirie nationale leurs règlements d'exploitation et les plans d'intervention et de sécurité adaptés. La Société et AREA doivent également se soumettre, sans aucun droit à indemnité, à toutes les mesures prises par les autorités investies du pouvoir de police de la circulation dans l'intérêt des usagers du réseau routier dont font partie les autoroutes concédées.

Aux termes des Contrats de Concession d'Autoroutes, le Ministre chargé de la voirie nationale arrête les dispositions du service minimal à assurer pour maintenir la permanence de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité en cas de grève des agents de la Société ou d'AREA.

4.4.1.11. Exploitation des installations annexes

Les Contrats de Concession d'Autoroutes autorisent la Société et AREA à passer des contrats pour l'exploitation des installations annexes aux autoroutes concédées (installations commerciales sur les aires de services), par voie d'appel à la concurrence, moyennant redevances entrant dans les produits de la concession, sous réserve que :

- la société concessionnaire soumette le nom des cocontractants à l'agrément préalable du Ministre chargé de la voirie nationale ;
- les projets de contrats passés avec les exploitants soient communiqués par la société concessionnaire au Ministre chargé de la voirie nationale, qui dispose d'un délai d'un mois pour faire part de ses observations éventuelles ; et
- pour les installations servant des boissons, la société concessionnaire impose à ses exploitants d'appliquer les restrictions à la vente de boissons alcoolisées qui lui sont notifiées par le Ministre chargé de la voirie nationale.

4.4.1.12. Installations de réseaux de télécommunication

Les Contrats de Concession d'Autoroutes autorisent la Société et AREA à installer des réseaux de télécommunication et de transmission dans l'emprise des concessions et les exploiter pour leurs propres besoins d'exploitant d'infrastructures de transport. Sans préjudice des droits de passage des opérateurs de télécommunication, la Société et AREA sont autorisées à consentir à des tiers, dans des conditions compatibles avec l'affectation du domaine public autoroutier et pour une période n'excédant pas la durée de la concession, des droits relatifs à l'installation et l'exploitation de tels réseaux (voir la section 4.7.1 ci-après).

4.4.1.13. Modifications de la réglementation technique

Aux termes des Contrats de Concession d'Autoroutes, en cas de modification substantielle ou de création, après l'entrée en vigueur desdits contrats, d'une réglementation nouvelle de quelque nature que ce soit, ayant notamment pour objet l'environnement ou la sécurité routière, présentant un lien direct avec l'objet de la concession et détériorant de façon significative son équilibre économique, l'État et la Société ou AREA, selon le cas, se sont engagés à arrêter d'un commun accord les compensations notamment tarifaires qui devront être prises au bénéfice de la Société ou d'AREA, selon le cas, afin de rétablir cet équilibre.

4.4.1.14. Fiscalité

Tous les impôts et taxes établis ou à établir relatifs aux Contrats de Concession d'Autoroutes, y compris les impôts relatifs aux immeubles de la concession, sont acquittés par la société concessionnaire concernée. Aux termes des Contrats de Concession, en cas de modification substantielle ou de création, après leur entrée en vigueur, d'impôts, de taxes ou de redevances spécifiques aux sociétés concessionnaires d'autoroutes, susceptibles de compromettre gravement l'équilibre des concessions, l'État et la Société ou AREA, selon le cas, se sont engagés à arrêter d'un commun accord, dans l'intérêt de la continuité du service public, les compensations qui devront être envisagées.

4.4.1.15. Option d'achat anticipé de la concession consentie à l'État et exerçable à compter du 1^{er} janvier 2012

A compter du 1^{er} janvier 2012, l'État pourra, dans un motif d'intérêt général, racheter les concessions autoroutières des sociétés du Groupe. Ce rachat ne pourra s'exécuter qu'au 1^{er} janvier de chaque année, moyennant un préavis d'un an dûment signifié à la société concessionnaire concernée.

En cas de rachat, la Société ou AREA, selon les cas, sera indemnisée par le versement à son profit, pour chacune des années restant à courir jusqu'au terme de la concession, d'une annuité déterminée sur la base des produits nets annuels de la concession. Pour une année considérée, on entend par produit net annuel, le total des recettes de la concession diminué des dépenses faites pour l'exploitation et pour l'entretien, des dépenses faites pour le renouvellement des ouvrages et du matériel, des provisions nettes qui auront été ou auraient dû normalement être constituées en vue de ce renouvellement, et des amortissements techniques lorsqu'ils sont étalés sur une durée inférieure à celle de la concession.

Ne seront compris dans ces dépenses et charges, ni les charges financières, ni les amortissements soit techniques, lorsqu'ils sont étalés sur la durée de la concession, soit financiers, ni les dépenses de premier établissement et investissements sur autoroutes en service.

L'annuité de référence sera égale à la plus élevée des deux valeurs ci-après :

- soit la moyenne des cinq produits nets annuels les plus élevés obtenus par la société concessionnaire pendant les sept années ayant précédé celle où le préavis de rachat est notifié à la société concessionnaire ;
- soit le produit net de l'année ayant précédé celle où le préavis de rachat est notifié à la société concessionnaire.

L'annuité due au titre d'une année considérée, à partir de l'année suivant le préavis du rachat, sera égale à l'annuité de référence, ajustée partiellement en fonction de l'indice TP09TER tel que publié mensuellement au Bulletin officiel de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes applicable pour le mois de janvier de l'année considérée et le mois de janvier de l'année précédant celle du rachat.

La Société ou AREA, selon le cas, recevra également une indemnité, versée le 30 juin de l'année de rachat, égale aux dépenses d'immobilisations renouvelables et aux dépenses d'investissements complémentaires sur les autoroutes en service (y compris les élargissements de viaducs et de voiries) réalisées au cours des 15 années précédant l'année du rachat après déduction, pour les dépenses effectuées une année donnée, d'une fraction correspondant à $N/15$, N étant le nombre d'années écoulées entre l'année considérée et l'année du rachat.

A titre d'exemple, si les options d'achat stipulées aux Contrats de Concession d'Autoroutes de la Société et d'AREA pouvaient être levées par l'État le 1^{er} janvier 2005, les annuités majorées de l'indemnité reçue par la Société et AREA (nettes d'impôt) pour le rachat de leurs concessions autoroutières, actualisées à un taux de 5,15 % (correspondant au taux des OAT à 30 ans majoré de 40 points de base) seraient égales à 11,4 milliards € en application de ces méthodes de calcul et en tenant compte d'une variation future de l'indice TP09TER estimée à 2,7 % par an. Ce prix n'est toutefois pas indicatif de ce que pourrait être le prix de rachat des concessions du Groupe si l'option était exercée par l'État à compter du 1^{er} janvier 2012.

Aux termes des Contrats de Concession d'Autoroutes, la Société et AREA seront tenues de remettre à l'État, en bon état d'entretien, les ouvrages, installations, appareils et accessoires rachetés. L'État pourra retenir, s'il y a lieu, sur le montant de la garantie visée à la section 4.4.1.6 ci-avant et sur l'indemnité de rachat, les sommes nécessaires pour mettre les installations de toute nature en bon état d'entretien.

A compter de la date de rachat, l'État sera tenu, sauf en ce qui concerne les contrats de crédit, de se substituer à la Société et à AREA pour l'exécution des engagements pris par celles-ci dans des conditions normales en vue de l'exécution des travaux et de l'exploitation des ouvrages de leur concession respective.

4.4.1.16. Pénalités contractuelles et autres sanctions

Aux termes des Contrats de Concession d'Autoroutes, l'État pourra exiger de la Société ou d'AREA, selon le cas, après mise en demeure infructueuse dans le délai fixé, le versement d'une pénalité pour tout manquement aux obligations des Contrats de Concession d'Autoroutes pour un fait qui leur est imputable.

Le montant de cette pénalité ne peut excéder, sauf dans les cas décrits ci-après, 5.000 € par jour de retard pour la Société et 1.500 € par jour pour AREA, le montant cumulé ne pouvant pas excéder 3.000.000 € par an pour la Société et 1.000.000 € par an pour AREA ; étant précisé que ces montants de base varieront en fonction de certains index nationaux de travaux publics, et de la date de mise en demeure adressée à la société concessionnaire concernée.

En cas de non-respect, pour un fait imputable à la société concessionnaire concernée, de la date de mise en service d'une section d'autoroute, l'État pourra exiger le versement par la Société et/ou AREA d'une pénalité d'un montant égal respectivement à 50.000 € et à 25.000 € par jour de retard au-delà de 30 jours de retard ; le montant cumulé ne pouvant pas excéder 25.000.000 € pour la Société et 10.000.000 € pour AREA pour chaque section, étant précisé que ce montant unitaire et ce montant cumulé de base varieront en fonction de certains index nationaux de travaux publics, et de la date de mise en demeure adressée à la société concessionnaire concernée.

En cas d'interruption partielle ou totale de la circulation en méconnaissance par la société concessionnaire concernée de ses obligations, pour un fait imputable à cette dernière, l'État pourra exiger le versement d'une pénalité d'un montant de 30.000 € pour la Société et de 20.000 € pour AREA par jour d'interruption et divisible par heures, le montant cumulé sur une année ne pouvant pas excéder 3.000.000 € pour la Société et 1.500.000 € pour AREA.

En cas de non-respect par la Société ou AREA des obligations relatives aux tarifs de péage, les tarifs applicables jusqu'à la prochaine échéance d'augmentation seront fixés par arrêté conjoint du Ministre chargé de la voirie nationale et du Ministre chargé de l'économie conformément aux dispositions du décret du 24 janvier 1995.

4.4.1.17. Déchéance de la société concessionnaire

Aux termes des Contrats de Concession d'Autoroutes, l'État pourra prononcer la déchéance de la Société ou d'AREA par décret en Conseil d'État après mise en demeure restée sans effet pendant un délai de 30 jours, si la société concessionnaire concernée :

- sauf cas de force majeure : (i) interrompt durablement ou de manière répétée, l'exploitation d'une autoroute, sans autorisation ou en violation de ses obligations relatives aux tarifs des péages ; ou (ii) manque de manière grave à ses autres obligations contractuelles ;
- procède à une cession de la concession sans avoir préalablement obtenu l'autorisation expresse de l'État ;
- n'a pas à sa disposition, ou n'aura pas à sa disposition en temps utile, les fonds nécessaires pour faire face aux coûts de financement, de conception, de construction, d'exploitation et d'entretien d'une autoroute.

Dès l'expiration du délai de 30 jours précité, l'État devra prendre toutes mesures utiles pour assurer la continuité du service public dans des conditions optimales, aux frais, risques et périls de la Société ou AREA, suivant le cas.

En cas de déchéance, il sera procédé, dans le respect de la législation et de la réglementation applicables, à la réattribution du contrat de concession avec mise à prix. Le montant de la mise à prix sera fixé par le Ministre chargé de la voirie nationale et la société concessionnaire concernée sera entendue. Ce montant sera déterminé sur la base d'une estimation, à la date de la déchéance, de la somme des excédents bruts d'exploitation diminués des impôts dus par la société concessionnaire concernée et calculés sur la base du résultat d'exploitation ainsi que des investissements de renouvellement prévus jusqu'à la fin de la concession actualisés pour la durée restant à courir du contrat de concession.

Si la procédure de réattribution du contrat est déclarée infructueuse, aucune offre n'ayant été proposée ou acceptée par l'État, une seconde procédure de réattribution du contrat sans mise à prix sera engagée. Le nouveau concessionnaire sera celui des candidats admis à présenter une offre qui aura présenté l'offre financière la plus haute, toutes choses équivalentes par ailleurs. Si cette seconde procédure de réattribution est également déclarée infructueuse, la société concessionnaire concernée sera définitivement déchue de tous droits, et les ouvrages, installations, appareils et leurs accessoires dépendant de la concession, deviendront la propriété de l'État sans indemnité.

Le produit de la réattribution du contrat sera versé par le nouveau concessionnaire à la Société ou à AREA, selon le cas, sans délai à compter de la parution du décret en Conseil d'État approuvant la convention et le cahier des charges, déduction faite des frais supportés par l'État, afférents notamment à l'attribution de la nouvelle concession, et qui lui seront remboursés par le nouveau concessionnaire. En l'absence de versement à effectuer au titre de la réattribution par le nouveau concessionnaire, la Société ou AREA, selon le cas, sera déchue de ses droits sans aucune indemnité.

4.4.2. Le réseau autoroutier du Groupe

A la date du présent document de base, les autoroutes concédées au Groupe représentent 2.249 kilomètres, dont 11 kilomètres en cours de construction et 44 kilomètres concédés à construire.

Au 30 juin 2004, le réseau autoroutier en service représentait 2.194 kilomètres, dont 1.810 pour la Société et 384 pour AREA, et comprenait 392 kilomètres à deux fois trois voies et plus, dont 293 pour la Société et 99 pour AREA).

Ce réseau est un réseau dit « maillé » qui offre des itinéraires alternatifs pour les principaux axes de circulation concernés. Pour l'essentiel, ces axes sont les suivants (voir, également, la section 4.1.1.4 ci-avant) :

- *Axe Île-de-France — Bourgogne* : les autoroutes A 6 et A 5 offrent aux utilisateurs du réseau du Groupe l'opportunité d'une redistribution des flux.
- *Axe Bourgogne — Rhône-Alpes* : là aussi, le Groupe offre, avec les autoroutes A 6 et A 39, une possibilité de redistribution des flux en cas de congestion du trafic.
- *Axe Lorraine — Bourgogne* : axe du réseau à forte croissance (autoroute A 31), notamment pour les marchandises. La Société prévoit au demeurant de réaliser une augmentation de capacité sur cet axe en transformant la structure actuelle de deux fois deux voies à deux fois trois voies.
- *Axe Alsace — Bourgogne* : l'autoroute A 36 bénéficie d'une forte croissance du trafic. La Société anticipe que le TGV Paris — Besançon ne devrait modifier que marginalement les résultats de la Société sur cette section.
- *Axe Lyon — Alpes* : cet axe (autoroutes A 40 — A 43) bénéficie d'un très fort potentiel de croissance. La perspective de réalisation de la liaison de ferroulage Lyon — Turin, prévue à long terme, aura un impact économique certain mais une incidence limitée sur cet axe, ce projet entraînant un appel de trafic sur le réseau du Groupe pour l'accès au terminal français de la liaison.
- *Axe Île-de-France — Auvergne* : cet axe (autoroute A 71) bénéficie des reports de trafic induits par l'achèvement des autoroutes A 75 et A 20.

Le réseau du Groupe comporte par ailleurs des maillons de liaisons régionales ou périurbaines, notamment en région lyonnaise.

Les principales sections du réseau autoroutier du Groupe en service au 30 juin 2004 sont décrites ci-après.

Les sections sont généralement désignées soit par le nom des grandes villes à proximité des entrées et sorties du réseau, même si celles-ci sont distantes de quelques kilomètres, soit par le nom des nœuds d'échanges entre autoroutes. En effet, le réseau du Groupe présente une caractéristique unique en France : un maillage en trois points, ce qui autorise une gestion dynamique du trafic par utilisation de ces *by-pass*.

Pour une carte du réseau du Groupe, voir la section 4.1.1.4 ci-avant.

Le réseau du Groupe au 30 juin 2004 est le suivant :

		Longueur (en kilomètres)	dont 3 voies et plus
A 105	Nœud du Val Ganisse — Melun	9,51	
A 19	Sens — Courtenay	31,0	
A 26	Troyes Nord (Charmont sous Barbuise) — Troyes	21,8	
A 31	Beaune — Toul	228,4	4,3
A 311	Antenne Sud de Dijon	4,3	
A 36	Mulhouse — Beaune	216,9	
A 39	Dijon — Bourg en Bresse	144,8	
A 391	Antenne de Poligny	4,6	
A 40	Mâcon — Bellegarde (Châtillon en Michaille)	104,5	22,3
A 404	Antenne d'Oyonnax	20,6	1,8
A 42	Lyon (Nœud des Îles) — Pont d'Ain	49,1	4,7
A 432	La Boisse — Saint Laurent de Mure	19,7	
A 46	Anse — Neyron (Nœud des Îles)	25,7	3,2
A 5	Paris (Nœud de la Justice) — Langres	237,5	48,9
A 6 Nord	Paris (St Germain) — Beaune	260,1	78,9
A 6 Sud	Beaune — Lyon (Limonest)	140,8	129,3
A 71/A 710	Bourges — Clermont Ferrand	180,3	
A 719	Antenne de Gannat	9,7	
A 77	Dordives (Le Puy) — Cosne sur Loire	100,6	
	Sous-total réseau Société	1.810	293
A 41	Grenoble — Chambéry — Annecy — Autoroute Blanche	118,5	10
A 43	Lyon — Chambéry — Aiton	119,5	65,6
A 430	Bifurcation Maurienne — Albertville	15	
A 432	Saint Exupéry	3,6	3,6
A 48	Bourgoin — Grenoble	50	19,8
A 49	Grenoble — Valence	16	
A 51	Grenoble — Sisteron	61,7	
	Sous-total réseau AREA	384	99
	Total autoroutes Groupe	2.194	392

Le réseau du Groupe présente les caractéristiques particulières suivantes :

	Société	AREA	Total Groupe
Nœuds autoroutiers entre			
autoroutes	25	6	31
Diffuseurs	133,	45,	178,
	soit un tous les 14 km en moyenne	soit un tous les 8 km en moyenne	soit un tous les 12 km en moyenne
Gares de péage	99, dont 13 barrières	35, dont 8 barrières	134, dont 21 barrières
Aires de repos	163,	26,	189,
	soit une tous les 22 km	soit une tous les 30 km	soit une tous les 24 km
Aires de service	78, dont 5 bilatérales, soit une tous les 43 km	22, soit une tous les 35 km	100, dont 5 bilatérales, soit une tous les 45 km
Ouvrages d'art, ponts et			
viaducs	2.182	738	2.920
Tunnels autoroutiers	3	4	7

4.4.3. Le contrat de concession du tunnel Maurice Lemaire

4.4.3.1. Cadre juridique actuel

Le tunnel Maurice Lemaire est un ouvrage d'art, situé à Sainte-Marie-aux-Mines dans les Vosges sur la route nationale 59. D'une longueur de 7 kilomètres, ce tunnel franchit les Vosges entre la Lorraine et l'Alsace. Avec la route d'accès depuis les Vosges, la longueur totale concédée est de 11 kilomètres.

Le tunnel Maurice Lemaire fait l'objet d'un contrat de concession spécifique entre l'État et la Société conclu le 5 mars 1981 (le « **Contrat de Concession du Tunnel** »). A l'instar des Contrats de Concession d'Autoroutes, le Contrat de Concession du Tunnel a été approuvé par décret en Conseil d'État le 10 avril 1981.

Aux termes du Contrat de Concession du Tunnel actuellement en vigueur, la concession prendra fin le 31 décembre 2022 sauf cas de déchéance ou d'exercice de la faculté de rachat par l'État. Cette concession peut faire l'objet d'un rachat par l'État, au 1^{er} janvier de chaque année depuis le 1^{er} janvier 2001, moyennant un préavis d'un an.

A l'expiration de la concession, de même qu'en cas de rachat, l'ensemble des biens de la concession reviendront à l'État. Les biens meubles nécessaires au fonctionnement des installations annexes et qui ne font pas partie de la concession pourront être repris par l'État sur une estimation faite à l'amiable ou à dire d'expert. Aux termes du Contrat de Concession du Tunnel actuellement en vigueur, à l'expiration de la concession l'État sera tenu de se substituer à la Société pour l'exécution des engagements pris par celle-ci dans des conditions normales pour l'achèvement des travaux et pour l'exploitation.

Aux termes du Contrat de Concession du Tunnel actuellement en vigueur, la Société est autorisée à percevoir des péages pour la traversée du tunnel Maurice Lemaire et l'emprunt des routes d'accès concédées. Le Ministre chargé de la voirie nationale fixe les taux maximaux des péages que la Société est autorisée à percevoir. Dans la limite des plafonds ainsi fixés, la Société doit soumettre à l'approbation du Ministre chargé de la voirie nationale les tarifs d'application qu'elle propose de mettre en vigueur ou les modifications qu'elle propose d'apporter aux tarifs antérieurement en vigueur. Pour assurer l'équilibre financier de la concession, la Société est en droit de demander le relèvement des plafonds tarifaires antérieurement fixés.

Sous les mêmes réserves que celles décrites s'agissant des Contrats de Concession d'Autoroutes (voir la section 4.4.1.11 ci-avant), la Société est habilitée à passer des contrats pour l'exploitation des installations annexes moyennant redevances qui entrent dans les produits de la concession.

De plus, comme c'est le cas pour les Contrats de Concession d'Autoroutes, la Société est tenue à un certain nombre d'obligations relatives à l'exploitation et à l'entretien de l'ouvrage, de même qu'au respect des mesures de police édictées par l'arrêté de police relatif au tunnel. L'inexécution par la Société de ses obligations peut l'exposer à des pénalités versées à l'État concédant, lequel peut se substituer à la Société, aux frais, risques et périls de cette dernière pour assurer provisoirement la continuation des travaux, la marche du service ou l'entretien de l'ouvrage. Faute d'exécuter ses obligations et après mise en demeure non suivie d'effets, la Société encourt la déchéance, qui est prononcée par décret en Conseil d'État. A l'exclusion du droit à indemnité prévu en matière de concession autoroutière, la déchéance produit sensiblement les mêmes effets que l'expiration ou le rachat de la concession.

Enfin, conformément au traité conclu le 1^{er} octobre 1973 entre la SNCF et le précédent concessionnaire du tunnel Maurice Lemaire auquel s'est substituée la Société, visé à l'article 1^{er} de la convention de concession actuellement en vigueur, la SNCF pourrait demander le rétablissement de la circulation ferroviaire dans le tunnel, en parallèle de la circulation routière. Au cas où la SNCF demanderait ce rétablissement, hypothèse que la Société considère comme fortement improbable, compte tenu du fait que les anciennes voies ferroviaires ont été déposées de part et d'autre du tunnel et qu'il n'existe donc plus de voie d'accès pour les trains, les conditions d'aménagement et d'exploitation du tunnel en ouvrage mixte routier et ferroviaire seraient arrêtées par accord entre la SNCF et la société concessionnaire.

4.4.3.2. Travaux de rénovation et de mise en conformité du tunnel Maurice Lemaire

Les travaux de rénovation et de mise en conformité du tunnel, résultant notamment de la nouvelle réglementation de sécurité issue de la circulaire ministérielle n° 2000-63 du 25 août 2000, imposent une remise à niveau importante nécessitant la fermeture du tunnel Maurice Lemaire à la circulation en raison du percement d'une galerie de sécurité. Le tunnel Maurice Lemaire est fermé à la circulation depuis le mois d'avril 2004, et les travaux de sécurisation ont été engagés en vue d'une remise en exploitation avant la fin de l'année 2007.

Jusqu'en 1999, date à laquelle la circulation dans le tunnel a été interdite aux poids lourds, le TMJA du tunnel était de 3.500 véhicules, dont 30 % de poids lourds, soit moins de 0,05 % du nombre total de kilomètres parcourus sur le réseau du Groupe en 2003.

L'investissement nécessaire aux travaux de sécurisation, estimé à 180 millions € hors taxes (valeur juillet 2000) par la Société, a été approuvé par décision ministérielle du 9 janvier 2004. Les principales modalités de son financement ont été arrêtées dans le cadre du Contrat d'Entreprise de la Société.

Un avenant au Contrat de Concession du Tunnel est actuellement en cours de négociation entre la Société et l'État. La principale modification au Contrat de Concession du Tunnel demandée par la Société porte sur un allongement de la durée de la concession de quarante six années supplémentaires. Dans l'attente de la conclusion de cet avenant, qui sera présenté pour validation aux autorités communautaires dans les prochains mois, l'incidence favorable sur le bilan de l'entreprise de l'allongement de la concession n'a pas été prise en compte par la Société.

Le Contrat d'Entreprise de la Société prévoit que le financement des travaux de rénovation et de mise en conformité du tunnel Maurice Lemaire serait assuré par les moyens suivants : (i) le versement d'une subvention de 35 millions € (valeur 2000) selon un plan de financement qui devra être arrêté par l'État avec les collectivités locales, (ii) la prise en compte de l'allongement de la durée de la concession, (iii) une hausse des tarifs des péages, et (iv) un prêt de la Caisse des Dépôts et Consignations au titre des investissements de sécurité en tunnel, adossé sur les fonds d'épargne. Ce prêt, d'un montant de 80,65 millions € (soit environ 50 % des besoins de financement, tels qu'estimés dans le Contrat d'Entreprise de la Société, après subvention) a été accordé à la Société le 14 juin 2004.

4.5. EXPLOITATION DU RESEAU AUTOROUTIER DU GROUPE

L'exploitation du réseau autoroutier en service constitue le cœur de métier du Groupe. Près de 90 % du personnel contribue directement à son exploitation.

Les objectifs majeurs assignés à l'exploitation du réseau du Groupe sont : la sécurité des clients, la fluidité du trafic, l'information et le service au client, la maintenance du réseau et des équipements et la perception du péage.

Ces missions sont assurées selon une logique territoriale par une direction technique du réseau, 6 directions régionales et 35 districts pour la Société, et selon une logique métier et territoriale, par une direction du réseau, 8 centres d'entretien et 8 centres de péage pour AREA. Dans le cadre d'une démarche d'amélioration de la qualité mise en œuvre depuis plusieurs années, une procédure de Certification Qualité (ISO 9001) a été progressivement engagée au sein du Groupe. Centrée dans un premier temps sur les services d'exploitation (un district et trois directions régionales de la Société ont d'ores et déjà été certifiés ou sont en voie de l'être), ce processus va être progressivement étendu à l'ensemble des directions du Groupe.

4.5.1. Circulation

Entre 1999 et 2003, la circulation sur les autoroutes du Groupe, mesurée en kilomètres parcourus et à réseau courant, a connu une progression de 13,7 %, soit une croissance annuelle moyenne d'environ 3,30 %.

Cette progression s'explique d'une part par la mise en service, au cours de la période, d'environ 55 kilomètres d'autoroutes et d'autre part, par un accroissement, durant cette même période, de la fréquentation du réseau. Les tableaux ci-après synthétisent les volumes de circulation enregistrés par le Groupe.

Dans les tableaux suivants sont récapitulés les trafics annuels globaux enregistrés par les systèmes de péage, exprimés en millions de kilomètres parcourus pour les années 1999 à 2003. Certaines sections du réseau, représentant 130 kilomètres environ, soit 5,9 % du réseau, ne sont soumises au péage que pour le trafic de transit et non pour le trafic local. Il en résulte que le volume de circulation réellement constaté sur le réseau en 2003 est d'environ 20,5 milliards de kilomètres parcourus après prise en compte des données des stations de comptage, ce qui représente une majoration de 4 % des valeurs ci-après.

En 2003 les véhicules lourds représentent 17,6 % du total.

Volumes de circulation du groupe à réseau courant						
Groupe	Véhicules légers		Véhicules lourds		TOTAL	
	Kilomètres (en millions)	Croissance en % (n-1)	Kilomètres (en millions)	Croissance en % (n-1)	Kilomètres (en millions)	Croissance en % (n-1)
1999	13.795		3.545		17.340	
2000	14.202	3,0 %	3.789	6,89 %	17.991	3,8 %
2001 ⁽¹⁾	15.366	8,2 %	3.451	-8,93 %	18.817	4,6 %
2002	15.886	3,4 %	3.509	1,66 %	19.395	3,1 %
2003	16.205	2,0 %	3.512	0,10 %	19.717	1,7 %
dont part Société⁽²⁾						
1999	10.839		3.045		13.885	
2000	11.122	2,6 %	3.221	5,8 %	14.343	3,3 %
2001 ⁽¹⁾	12.142	9,2 %	2.850	-11,5 %	14.992	4,5 %
2002	12.552	3,4 %	2.910	2,1 %	15.462	3,1 %
2003	12.745	1,5 %	2.924	0,5 %	15.670	1,3 %
dont part AREA						
1999	2.956		500		3.456	
2000	3.080	4,2 %	568	13,7 %	3.648	5,6 %
2001 ⁽¹⁾	3.224	4,7 %	601	5,7 %	3.825	4,9 %
2002	3.335	3,4 %	598	-0,4 %	3.933	2,8 %
2003	3.460	3,8 %	588	-1,8 %	4.047	2,9 %

(1) Depuis 2001, la modification des classes de péage a eu pour effet de transférer une partie des classes 3 vers les classes 2, entraînant une augmentation des trafics véhicules légers au détriment des trafics poids lourds.

(2) Le tunnel Maurice Lemaire a été fermé aux poids lourds en 2000.

L'évolution de la circulation des véhicules poids lourds sur le réseau du Groupe, et en particulier sur les autoroutes A 40 et A 43, a été fortement conditionnée par les effets de la fermeture du tunnel du Mont Blanc de 1999 à 2002.

Le tableau suivant détaille les résultats précédents pour les principales sections d'autoroutes du Groupe. Ces tableaux indiquent les volumes de circulation exprimés en millions de kilomètres parcourus pour chacune des cinq dernières années à réseau courant.

		<u>1999</u>	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
		(en millions de kilomètres parcourus)				
A 5	Paris (Nœud de la Justice) — Langres . . .	1.171	1.217	1.251	1.294	1.315
A 105	Nœud du Val Gandise — Melun	118	124	115	117	116
A 6N	Paris (St Germain) — Beaune	2.969	2.987	3.100	3.158	3.187
A 6S	Beaune — Lyon (Limonest)	2.616	2.660	2.756	2.810	2.803
A 19	Sens — Courtenay	79	83	85	90	92
A 26	Troyes Nord (Charmont sous Barbuise) — Troyes	78	80	85	89	91
A 31	Beaune — Toul	1.815	1.858	1.933	1.997	1.990
A 311	Antenne Sud de Dijon	17	19	20	21	21
A 36	Mulhouse — Beaune	1.638	1.687	1.752	1.820	1.834
A 39	Dijon — Bourg en Bresse	723	758	811	849	887
A 391	Antenne de Poligny	5	6	6	7	7
A 40	Mâcon — Bellegarde (Châtillon en Michaille)	651	652	678	717	755
A 404	Antenne d'Oyonnax	53	56	60	61	62
A 42	Lyon (Nœud des Îles) — Pont d'Ain	531	555	586	611	620
A 432	La Boisse — Saint Laurent de Mure	21	24	25	26	53 ⁽⁵⁾
A 46	Anse — Neyron (Nœud des Îles)	365	372	387	387	382
A 71/A 710	Bourges — Clermont Ferrand	953	972	1.034	1.079	1.106
A 719	Antenne de Gannat	19	19	20	21	22
A 77	Dordives (Le Puy) — Cosne sur Loire ⁽¹⁾ . .	50	203 ⁽³⁾	279	301	319
	Sous-total réseau Société	<u>13.872</u>	<u>14.332</u>	<u>14.983</u>	<u>15.455</u>	<u>15.661</u>
A 41	Grenoble — Chambéry — Annecy	994	1.043	1.104	1.139	1.172
A 43	Lyon — Chambéry — Aiton	1.571	1.663	1.731	1.765	1.806
A 430	Bifurcation Maurienne — Albertville	64	68	70	73	75
A 432	Saint Exupéry	23	25	25	25	29
A 48	Bourgoin — Grenoble	479	496	518	539	558
A 49	Grenoble — Valence	313	324	347	364	378
A 51	Grenoble — Sisteron (section Nord A 51)	12	29	30	30	30
	Sous-total réseau AREA	<u>3.456</u>	<u>3.648</u>	<u>3.825</u>	<u>3.935</u>	<u>4.047</u>
	Tunnel Maurice Lemaire	<u>12⁽²⁾</u>	<u>11⁽⁴⁾</u>	<u>10</u>	<u>10</u>	<u>9</u>
	Total Groupe	<u>17.340</u>	<u>17.991</u>	<u>18.818</u>	<u>19.400</u>	<u>19.717</u>

(1) Ouverture de la section A 77 de 64 kilomètres, entre Dordives et Briare, le 17 novembre 1999.

(2) Fermeture du tunnel Maurice Lemaire entre le 22 avril et le 8 juin 1999.

(3) Ouverture de la section A 77 de 33 kilomètres, entre Briare et Cosne sur Loire, le 19 juin 2000.

(4) Fermeture du tunnel Maurice Lemaire au trafic poids lourds, le 1^{er} mars 2000.

(5) Ouverture de la section A 432 de 10 kilomètres entre La Boisse et la jonction avec AREA, le 21 juin 2003.

Le tableau suivant présente les résultats des trafics sur les autoroutes du Groupe au cours des cinq dernières années, exprimés en trafic moyen journalier annuel (TMJA à réseau courant). Le TMJA correspond à la moyenne des trafics journaliers enregistrés au cours de l'année sur chaque section d'autoroute, exprimés en kilomètres parcourus et divisés par le nombre de kilomètres en service.

	1999	2000	2001	2002	2003
	(en nombre de véhicules par jour)				
A 5 Paris Langres	13.868	14.451	14.831	15.324	15.576
A 105 Nœud du Val Ganisse — Melun	34.735	36.646	33.916	34.495	34.384
A 6 Paris Lyon	39.181	39.721	41.125	41.881	42.049
A 19 Sens — Courtenay	7.145	7.559	7.751	8.145	8.344
Troyes Nord (Charmont sous					
A 26 Barbuise) — Troyes	10.074	10.338	10.931	11.441	11.751
A 31 Beaune — Toul	22.350	22.940	23.822	24.597	24.510
A 311 Antenne Sud de Dijon	12.184	12.559	13.002	13.471	14.001
A 36 Mulhouse — Beaune	21.243	21.936	22.741	23.600	23.786
A 39 Dijon — Bourg en Bresse	14.049	14.765	15.771	16.500	17.232
A 391 Antenne de Poligny	3.305	3.541	3.764	4.076	4.278
Mâcon — Bellegarde (Châtillon en					
A 40 Michaille)	17.528	17.592	18.259	19.296	20.322
A 404 Antenne d'Oyonnax	7.254	7.724	8.205	8.401	8.448
A 42 Lyon (Nœud des Îles) — Pont d'Ain	30.428	31.921	33.650	35.037	35.556
A 432 La Boisse — Saint Laurent de Mure	5.512	6.421	6.833	6.924	9.691 ⁽⁵⁾
A 46 Anse — Neyron (Nœud des Îles) . . .	39.860	40.807	42.291	42.324	41.803
A 71 Bourges — Clermont Ferrand	14.995	15.327	16.288	16.981	17.406
A 719 Antenne de Gannat	5.425	5.478	5.717	6.049	6.448
Dordives (Le Puy) — Cosne sur					
A 77 Loire ⁽¹⁾	9.175 ⁽¹⁾	6.709 ⁽³⁾	7.803	8.430	8.918
Sous-total réseau Société	21.473	21.814	22.804	23.520	23.705
Comparaison en % année (n-1)	1,90 %	-0,50 %	3,50 %	3,10 %	1,10 %
A 41 Chambéry — Cruseilles (A 41 Nord)	23.528	24.674	26.372	27.234	28.222
A 41 Cruseilles — Bifurcation A 40	16.249	16.991	18.262	19.119	19.818
A 41 Grenoble — Chambéry (A 41 Sud)	21.432	22.386	23.467	24.022	24.445
A 43 Lyon — Bourgoin	61.671	64.161	66.919	68.136	70.133
A 43 Bourgoin — Chambéry	29.498	31.763	33.244	34.087	34.855
A 43 Chambéry — Bifurcation Maurienne	21.103	22.745	23.583	23.733	23.629
A 43 Bifurcation Maurienne — Aiton	9.854	10.951	11.386	10.913	10.415
A 430 Bifurcation Maurienne — Albertville	11.719	12.403	12.837	13.317	13.672
A 432 Saint-Exupéry	15.998	16.792	17.234	17.014	19.939
A 48 Bourgoin — Grenoble	26.263	27.096	28.374	29.512	30.586
A 49 Grenoble — Valence	13.816	14.297	15.327	16.074	16.690
Grenoble — Sisteron (section Nord					
A 51 A 51)	4.654	4.939	5.075	5.073	5.099
Sous-total réseau AREA	25.269	25.958	27.292	28.059	28.876
Comparaison en % année (n-1)		2,73 %	5,14 %	2,81 %	2,91 %
Tunnel Maurice Lemaire	3.121 ⁽²⁾	2.948 ⁽⁴⁾	2.701	2.507	2.418
Total Groupe	21.944	22.456	23.487	24.208	24.499
Comparaison en % année (n-1)		2,3 %	4,6 %	3,1 %	1,2 %

(1) Ouverture de la section A 77 de 64 kilomètres, entre Dordives et Briare, le 17 novembre 1999.

(2) Fermeture du tunnel Maurice Lemaire entre le 22 avril et le 8 juin 1999.

(3) Ouverture de la section A 77 de 33 kilomètres, entre Briare et Cosne sur Loire, le 19 juin 2000.

(4) Fermeture du tunnel Maurice Lemaire au trafic poids lourds, le 1^{er} mars 2000.

(5) Ouverture de la section A 432 de 10 kilomètres entre La Boisse et la jonction avec AREA, le 21 juin 2003.

Pendant les périodes de pointe correspondant aux journées de grandes migrations (départs et retours de congés d'hiver ou d'été) ou en raison d'événements particuliers et localisés, le trafic moyen enregistré ces jours-là peut

s'écarter très sensiblement des valeurs moyennes données dans les tableaux ci-avant. A certaines dates, les trafics journaliers peuvent atteindre des pics de 120.000 véhicules par jour sur certaines sections du réseau du Groupe.

4.5.2. Péage et collecte des péages

4.5.2.1. Recettes de péage

Les recettes de péage du Groupe ont augmenté de 10 % entre 2001 et 2003 par la combinaison de trois facteurs :

- la mise en service de nouvelles portions d'autoroutes (12 kilomètres) ;
- l'accroissement du trafic (+ 4,8 % en kilomètres parcourus payants) ; et
- l'évolution des tarifs de péage.

Les recettes des années 1999 et 2000 ne sont pas comparables à celles postérieures à 2000 du fait du changement de régime de TVA. En effet, la mise en place du régime de TVA de droit commun sur les péages au 1^{er} janvier 2001 a été faite « en dedans » pour les véhicules légers (classes 1, 2 et 5), c'est-à-dire sans modification du prix payé pour l'utilisateur, et « en dehors » pour les véhicules lourds (classes 3 et 4), c'est-à-dire avec application de la TVA de droit commun sur le prix payé par l'utilisateur avant le changement de régime. Les tableaux ci-après représentent l'évolution des recettes depuis 2001.

Les chiffres figurant ci-après présentent la somme des recettes générées par les gares de chaque autoroute, corrigée de la part des recettes reçues par le Groupe et reversées aux sociétés interconnectées en continuité de réseau avec le Groupe.

	2001	2002	2003
	(en millions € hors taxes)		
A 6 (Paris — Lyon)/	438,1	459	471,8
A 77 (Dordives — Cosne sur Loire)			
A 5 (Paris — Langres)/	94	99,3	103,5
A 19 (Sens — Courtenay)/			
A 26 (Troyes — Charmont sous Barbuise)			
A 31 (Beaune — Toul)/	237,9	253	262,8
A 311 (Dijon)/			
A 36 (Beaune — Mulhouse)/			
A 39 (Dijon — Bourg-en-Bresse)/			
A 391 (Poligny)			
A 40 (Mâcon — Genève)/	141,9	150,1	163,8
A 404 (Oyonnax)/			
A 42 (Lyon — Pont d'Ain)/			
A 432 /			
A 46 (Anse — jonction A 42)			
A 71 (Bourges — Clermont-Ferrand)/	62,4	65,7	69,4
A 719 (Gannat)			
Sous-total réseau Société	<u>974,3</u>	<u>1.027,1</u>	<u>1.071,3</u>
Sous-total réseau AREA	<u>323</u>	<u>341</u>	<u>356,4</u>
Tunnel Maurice Lemaire	<u>2,7</u>	<u>2,5</u>	<u>3,7</u>
Total Groupe	<u><u>1.300</u></u>	<u><u>1.371</u></u>	<u><u>1.431</u></u>

Pour l'exercice 2003, la part des recettes reçues par les sociétés interconnectées en continuité de réseau avec le Groupe et reversées au Groupe représentent un montant de 82,3 millions € (dont 78,2 millions € pour la Société et 4,1 millions € pour AREA), soit environ 5,8 % du montant total des recettes du Groupe pour cet exercice ; la part des abonnés *Liber-t* des autres sociétés d'autoroutes utilisant le réseau du Groupe représentant 40,4 millions € (dont 30,1 millions € pour la Société et 10,3 millions € pour AREA), soit environ 2,8 % des recettes du Groupe. Au total, 122,7 millions € de recettes, soit 8,6 % du montant total des recettes perçues par le Groupe pour l'exercice 2003, ont été reçues par les autres sociétés d'autoroutes et reversées au Groupe (voir la section 4.5.2.3 ci-après).

Le tableau ci-après présente l'évolution des recettes de péage du Groupe par catégorie de véhicules au cours des trois dernières années.

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
	(en millions € hors taxes)		
Véhicules légers (classes 1, 2 et 5)	861	908	948
Poids lourds (classes 3 et 4)	<u>439</u>	<u>463</u>	<u>483</u>
Total Groupe	<u>1.300</u>	<u>1.371</u>	<u>1.431</u>
dont part Société			
Véhicules légers (classes 1, 2 et 5)	621	655	684
Poids lourds (classes 3 et 4)	<u>356</u>	<u>375</u>	<u>391</u>
Sous-total Société	<u>977</u>	<u>1.030</u>	<u>1.075</u>
dont part AREA			
Véhicules légers (classes 1, 2 et 5)	240	253	264
Poids lourds (classes 3 et 4)	<u>83</u>	<u>88</u>	<u>92</u>
Sous-total AREA	<u>323</u>	<u>341</u>	<u>356</u>

Les trafics sont assujettis à des variations saisonnières liées aux migrations estivales (juillet-août) et aux vacances scolaires (Noël, hiver, Pâques et Toussaint). Cette saisonnalité influe donc directement sur les recettes et la trésorerie de l'entreprise.

4.5.2.2. Calcul des péages

Les taux kilométriques moyens (TKM) des sections du réseau sont fixés par le Groupe à l'intérieur de limites précisées dans les contrats de concession et les contrats d'entreprise en fonction des catégories de véhicules.

Les tarifs de péage sont calculés par classes de véhicules. Cette classification est commune à l'ensemble des sociétés d'autoroutes et distingue les véhicules et ensembles routiers selon des caractéristiques physiques (hauteur et nombre d'essieux) et réglementaires (poids total en charge (PTAC)).

Une nouvelle classification a été mise en place au 1^{er} janvier 2001 en même temps que l'introduction de la TVA :

- classe 1 : véhicules ou ensembles routiers de hauteur totale inférieure ou égale à 2 mètres et de PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes ;
- classe 2 : véhicules ou ensembles routiers de hauteur totale comprise strictement entre 2 et 3 mètres et PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes ;
- classe 3 : véhicules à deux essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes ;
- classe 4 : véhicules ou ensembles routiers à plus de deux essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes ; et
- classe 5 : motos.

Le tableau ci-après représente la répartition du kilométrage parcouru par classes de véhicules.

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
	(en millions de kilomètres parcourus)		
Classe 1	14.708	15.171	15.491
Classe 2	716	773	775
Classe 3	468	463	454
Classe 4	2.863	2.924	2.932
Classe 5	<u>63</u>	<u>63</u>	<u>64</u>
Total Groupe	<u>18.818</u>	<u>19.395</u>	<u>19.717</u>

Les péages sont fixés pour les véhicules de la classe 1. Les péages des autres classes de véhicules sont obtenus en appliquant un « coefficient tarifaire » sur les tarifs de la classe 1. Ce coefficient tarifaire est fixé par le cahier des charges ou, quand ils existent, par les contrats d'entreprise avec l'État.

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
<u>Réseau Société</u>	<u>Coefficient intercatégoriel</u>		
Classe 2	1,15	1,15	1,15
Classe 3	2,28	2,31	2,33
Classe 4	3,15	3,19	3,22
Classe 5	0,6	0,6	0,6
<u>Réseau AREA</u>			
Classe 2	1,55	1,55	1,55
Classe 3	1,86	1,98	2,04
Classe 4	2,57	2,68	2,76
Classe 5	0,53	0,52	0,51

Les Contrats de Concession d'Autoroutes prévoient que les tarifs de péage seront révisés une fois par an, sauf exception, au 1^{er} février de chaque année. Cette revalorisation est indexée sur l'évolution des prix à la consommation (hors tabac) constatée pendant la période de référence de l'année antérieure sans pouvoir être inférieure à 70 % du taux de cette évolution.

Lorsqu'un contrat d'entreprise a été conclu, cette majoration annuelle ne peut être inférieure à 85 % (pour la Société) ou 80 % (pour AREA) du taux d'évolution des prix à la consommation hors tabac (défini, pour les besoins de la présente section, comme « i »).

Les Contrats d'Entreprise négociés par la Société et AREA pour la période 2004-2008 définissent la loi tarifaire en précisant toutefois que, par exception aux stipulations générales des Contrats de Concession d'Autoroutes, les hausses interviendraient au 1^{er} octobre de chaque année et non au 1^{er} février.

Si les Contrats d'Entreprise avaient été signés en 2003, les investissements supplémentaires auraient été de l'ordre d'une centaine de millions € et les hausses de tarifs 2003 auraient été ajustées par une hausse de l'ordre de 0,3 %, soit un impact positif sur les recettes estimé à 4 millions € par an.

Les lois tarifaires retenues jusqu'en 2008 sont les suivantes :

	<u>Société</u>	<u>AREA</u>
Taux kilométrique en vigueur en classe 1 à compter du 1 ^{er} février 2003	5,113 centimes € hors taxes	7,174 centimes € hors taxes
Hausse annuelle des tarifs de classe 1	0,85.i + 0,845 % (2,367 % en 2004)	0,80.i + 0,11 % (1,542 % en 2004)
Variation du coefficient de classe 2	Augmentation linéaire de la valeur 1,15 (en 2003) à 1,55 (en 2008)	Pas de variation du coefficient de classe 2
Variation du coefficient de classe 3	Augmentation linéaire de la valeur 2,33 (en 2003) à 2,45 (en 2008)	Augmentation de la valeur 2,04 (en 2003) à 2,14 (en 2008)
Variation du coefficient de classe 4	Augmentation linéaire de la valeur 3,22 (en 2003) à 3,38 (en 2008)	Augmentation de la valeur 2,759 (en 2003) à 2,90 (en 2008)
Variation du coefficient de classe 5	Pas de variation (0,60)	Réduction progressive du coefficient de 0,53 à 0,50

Compte tenu de la hausse tarifaire intervenue le 1^{er} octobre 2004, les coefficients intercatégoriels applicables depuis cette date jusqu'au 30 septembre 2005 par classe de véhicules pour la Société et AREA sont respectivement les suivants :

	<u>Société</u>	<u>AREA</u>
Classe 1	1,00	1,00
Classe 2	1,23	1,55
Classe 3	2,37	2,06
Classe 4	3,26	2,79
Classe 5	0,60	0,51

S'agissant du tunnel Maurice Lemaire, les lois tarifaires retenues jusqu'en 2008 sont les suivantes :

Tunnel Maurice Lemaire (tarifs 2003)⁽¹⁾

Tarif plafond classe 1	5,85 € hors taxes évolue comme i
Tarif plafond classe 2	12,54 € hors taxes évolue comme i
Tarif plafond classe 3	25,08 € hors taxes évolue comme i + 1 %
Tarif plafond classe 4	41,81 € hors taxes évolue comme i + 1 %
Tarif plafond classe 5	4,18 € hors taxes évolue comme i

(1) Étant précisé que la circulation interrompue pour travaux le 19 avril 2004 sera rétablie avant la fin 2007.

Sur les autoroutes en système fermé, définies comme les autoroutes où l'accès et la sortie de l'autoroute supposent le franchissement d'une gare de péage, le péage applicable aux véhicules de la classe 1 est déterminé par sections d'autoroutes (c'est-à-dire pour chaque partie d'autoroutes comprise entre deux échangeurs) à partir d'un tarif de péage par kilomètre, dénommé « taux kilométrique moyen » ou « TKM ».

Les grilles tarifaires sont ensuite fixées par le Groupe en fonction des distances. En règle générale, le péage correspondant au trajet d'un véhicule de classe 1 circulant sur une section d'autoroute est égal au produit du TKM de la section par le nombre de kilomètres du trajet. Cette règle subit toutefois deux types de dérogations. En premier lieu, les péages du Groupe, comme ceux de la plupart des sociétés concessionnaires d'autoroutes, sont arrondis au décime d'euro. En second lieu, les péages de certaines sections sont ajustés par rapport à ce que devrait être leur TKM, pour donner à la grille tarifaire une cohérence d'ensemble.

Sur les autoroutes en système ouvert, définies comme les autoroutes où l'accès et la sortie de l'autoroute ne supposent pas le franchissement d'une gare de péage et où le paiement du péage intervient au passage d'une barrière pleine voie en section courante, le tarif de péage est le produit du TKM de la section par la « distance tarifaire » calculée à partir de la moyenne de tous les trajets possibles. En effet, sur une section ouverte, le péage est fixé par catégorie de véhicule, quels que soient les points d'entrée et de sortie. Le tableau ci-après présente l'évolution du TKM (classe 1) du Groupe au cours des trois dernières années.

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
	(en centimes € hors taxes)		
Classe 1 Société	4,87	4,92	5,11
Classe 1 AREA	6,98	7,07	7,17
Classe 1 tunnel Maurice Lemaire (sur 11 kilomètres, dont 7 en tunnel)	24,36	25,10	45,64

4.5.2.3. Collecte des péages

Sur le réseau du Groupe, la collecte des péages est réalisée dans les gares installées à cet effet.

Au 31 décembre 2003, les installations de perception comprennent 134 gares dont 21 barrières de péage pleines voies.

La majeure partie du réseau du Groupe est exploitée en système dit « fermé » (environ 85 % des transactions du Groupe). Dans ce système, l'automobiliste prend un ticket lors de son entrée sur l'autoroute puis le remet en sortie pour calcul de son trajet selon la classe de son véhicule. Les clients munis d'un télé-badge ne prennent pas de ticket, les données identifiant leur entrée sur le réseau sont encodées dynamiquement dans leur télé-badge.

Les réseaux Centre-Est et Centre de la Société sont des réseaux en système fermé qui ont de plus la particularité d'être interconnectés avec les réseaux d'autres sociétés d'autoroutes : SANEF, ATMB et COFIROUTE. Le réseau d'AREA est interconnecté avec celui de la SFTRF. Des accords de collecte, de compensations et de reversements réciproques sont conclus avec ces sociétés. L'opération de partage des recettes s'effectue par compensation hebdomadaire et apurement mensuel.

Une faible partie du réseau est exploitée en système dit « ouvert » (environ 15 % des transactions du Groupe). Les principales sections en système ouvert se situent près d'agglomérations ou sur des autoroutes nouvelles (A 77 par exemple).

La collecte des péages s'effectue de façon manuelle ou de façon automatisée.

En perception manuelle, le receveur effectue d'une part les opérations permettant la détermination du tarif (classification du véhicule et acquisition des données d'entrée) et, d'autre part, les opérations d'encaissement.

En revanche, dans une voie automatique, ces opérations sont réalisées sans intervention humaine. Il existe deux types de voies automatiques :

- les voies spécialisées pour cartes magnétiques : le client procède lui-même à l'introduction de son ticket dans le lecteur ainsi que de sa carte de paiement. Il existe deux types de voies automatiques : les voies automatiques toutes catégories équipées d'un système automatique de pré-détermination de la classe, ou des voies automatiques dédiées à une classe de véhicules, généralement classe 1 et classe 4 (ces deux classes représentent à elles seules près de 93 % du trafic en 2003) ; et
- les voies télépéages : le client est détenteur d'un abonnement contracté auprès d'une société d'autoroute et dispose d'un badge lui permettant de réaliser sa transaction à l'aide d'un lien hyperfréquence établi par des balises situées dans des couloirs d'entrée et de sortie des gares de péage et reconnaissable par la présence d'un « t » de couleur orange situé sur les auvents des gares.

Fin 2003, sur 993 couloirs de péage, 663 étaient équipés de balises télépéage ou d'automates de paiement à cartes magnétiques. En 2003, 35 % des transactions ont été perçues par des équipements automatiques, dont plus de la moitié par télépéage.

Les modes de paiement acceptés en gare sont : les paiements immédiats (espèces, devises, chèques), les paiements par cartes de paiements différés (cartes bancaires, pétrolières ou autres cartes accréditives), et les abonnements (cartes magnétiques et télépéage). Le tableau ci-après présente l'évolution du nombre de transactions par mode de paiement (hors reversements intersociétés).

	<u>1999</u>	<u>%</u>	<u>2000</u>	<u>%</u>	<u>2001</u>	<u>%</u>	<u>2002</u>	<u>%</u>	<u>2003</u>	<u>%</u>
	(nombres en millions de transactions par an)									
Paiements immédiats	71,0	38 %	71,4	36 %	70,9	34 %	64,7	30 %	63,8	29 %
Abonnés	47,3	25 %	51,0	26 %	57,1	28 %	64,5	30 %	72,0	33 %
Cartes bancaires et accréditives	69,4	37 %	75,5	38 %	79,7	38 %	84,4	40 %	84,6	38 %
Total	<u>187,7</u>	<u>100 %</u>	<u>197,9</u>	<u>100 %</u>	<u>207,7</u>	<u>100 %</u>	<u>213,6</u>	<u>100 %</u>	<u>220,4</u>	<u>100 %</u>
dont transactions automatiques										
cartes	25,0	13 %	27,2	14 %	27,4	13 %	29,5	14 %	35,8	16 %
télépéage	15,1	8 %	16,9	9 %	22,4	11 %	34,5	16 %	41,5	19 %
Sous-total automatique	<u>40,1</u>	<u>21 %</u>	<u>44,1</u>	<u>23 %</u>	<u>49,8</u>	<u>24 %</u>	<u>64,0</u>	<u>30 %</u>	<u>77,3</u>	<u>35 %</u>

La modernisation de la collecte du péage constitue un objectif permanent du Groupe.

Après l'introduction de la distribution automatique généralisée des tickets d'entrée au début des années 1980, les bornes de paiement automatique par cartes magnétiques, ainsi que des télépéages pour véhicules légers sur les sections comportant un taux important de clients habitués ont été introduits au début des années 1990.

A la fin des années 1990 les matériels de perception et les logiciels de gestion ont été rénovés, pour l'essentiel par la mise en place de logiciels propriétaires, et le télépéage inter-sociétés pour les véhicules légers, dont les caractéristiques sont décrites dans la section suivante, a été mis en place au début des années 2000.

Une attention particulière est portée à la limitation des risques de fraude. L'ensemble des couloirs des gares de péage est équipé de barrières mobiles. Chaque gare de péage dispose de moyens de dissuasion spécifiques au travers d'équipements particuliers (alarmes visuelles et sonores) ou de personnel affecté à la surveillance des gares. La plupart des personnels affectés à la perception ou à la surveillance au péage sont assermentés et peuvent en cas d'infraction dresser des contraventions. En complément du travail de détection et de répression réalisé par le personnel des gares de péage, des services spécialisés, en direction régionale et en central, ont pour mission d'analyser les données péage pour détecter des anomalies dans les transactions, effectuer les investigations nécessaires et engager des actions en justice auprès des contrevenants. La fraude résiduelle est estimée par la Société à moins de 0,5 % de ses recettes.

Les fonds perçus dans les gares sont stockés dans des locaux sécurisés ; le transfert de ces fonds étant réalisé par des sociétés spécialisées qui assurent leur comptage avant remise en banque. Les locaux permettant le transfert des fonds sont conformes aux nouvelles dispositions réglementaires applicables en matière de protection et de transport des fonds.

Certains événements ponctuels peuvent affecter la perception de la recette tels que les manifestations de personnes extérieures à l'entreprise, les grèves, les accidents, les opérations de délestages ou intempéries entraînant des déviations obligatoires. En 2003, l'impact des événements ayant pour conséquence des pertes de péage a été, pour la Société, de 2,6 millions € hors taxes.

En 2003 le coût total de la collecte du péage, tel qu'il ressort du suivi analytique, s'est élevé à 104 millions € hors taxes pour le Groupe (121 millions € avec les amortissements d'exploitation) en croissance de moins de 2 % en valeur courante par rapport à 2002 grâce à la montée en charge du télépéage.

Ce coût représente environ 0,47 € hors taxes (0,55 € avec amortissements) par transaction, pour un montant moyen perçu d'environ 6,50 € hors taxes par transaction en 2003.

La même année, le nombre moyen de transactions par heure de perception était de 103 alors qu'il était seulement de 88 en 2000, soit une progression importante compte tenu de la forte proportion de gares à trafic modéré du réseau du Groupe.

4.5.2.4. Développement des abonnements et du télépéage

Le Groupe s'est intéressé très tôt au développement des nouvelles technologies du péage et notamment au télépéage. Dès 1990, les premières générations de télépéage ont été déployées avec succès auprès de la clientèle du Groupe, principalement en région lyonnaise autour des autoroutes A 42 de la Société puis sur l'ensemble du réseau AREA, avec des systèmes dont la technologie était déjà voisine de celle du Télépéage Inter Société (TIS) déployé en l'an 2000 sur l'ensemble des sociétés autoroutières françaises pour les véhicules légers et commercialisées sous le nom de *Liber-t*.

L'abonnement télépéage *Liber-t* permet, moyennant le versement par le client de la somme de 20 € par an, de circuler sur l'ensemble des sociétés d'autoroutes françaises avec un même badge et de payer le péage par prélèvement mensuel sur la base d'une facture unique reprenant l'ensemble des parcours effectués auquel est appliqué un rabais sur certains parcours choisis par le client.

La mise en place des technologies télépéage a permis, de 2000 à 2003, d'absorber l'augmentation du trafic dans les gares de péage sans agrandir les gares existantes tout en améliorant le niveau de service à la clientèle. Actuellement, une voie télépéage a un débit trois fois supérieur à celui d'une voie manuelle. Les gains de productivité résultant de la mise en place du télépéage sont significatifs. Parallèlement, l'équipement de voies automatiques pour les cartes magnétiques, véhicules légers et poids lourds a été développé.

Au 30 juin 2004, sur 1,1 million de badges télépéage *Liber-t* commercialisés sur le territoire français, 240.000 l'ont été par le Groupe.

A la même date, le pourcentage de transactions automatiques atteignait 35 % sur le réseau du Groupe. La clientèle télépéage est constituée de clients fréquents ou occasionnels de l'autoroute, surtout concentrés près des centres urbains. Des formules d'abonnements adaptées aux types de déplacements (domicile-travail, week-ends, trajets domicile-université, etc.) accroissent l'attractivité du télépéage.

Ainsi, alors que le nombre de transactions sur le réseau de la Société a augmenté sur la période 2000-2003 de 12,6 %, le nombre d'heures de perception manuelle a diminué de 8,8 %.

De plus, le Groupe prépare actuellement, en concertation avec les autres sociétés françaises concessionnaires d'autoroutes, un système d'abonnement télépéage pour les véhicules poids lourds pour une commercialisation prévue au plus tard en 2006. Ce nouvel abonnement sera commercialisé avec des services associés pour les entreprises comme le gardiennage de parking ou le téléchargement de la facture.

Cet abonnement respectera les spécifications de la norme européenne pour l'interopérabilité européenne du télépéage.

En parallèle, la Société a mis en place un programme de téléexploitation des gares à faible trafic ayant pour but de diminuer le coût de perception. Certaines gares ont un trafic trop faible pour justifier le maintien en permanence, et notamment la nuit, d'une perception manuelle. Fin 2003, 6 gares fonctionnent de manière partiellement ou totalement automatisée (bornes automatiques et télépéage) sur le réseau de la Société.

Le Groupe a mis en place à l'intention de ses clients des « Espaces Clients » ou « Espaces Abonnés » qui assurent la vente et la gestion des abonnements. Ils sont situés principalement à l'entrée de son réseau (près des barrières de péage), mais aussi sur des aires de services ou à proximité de gares de péages. Sur ces sites, les clients peuvent aussi obtenir des informations portant sur les services fournis par les sociétés du Groupe, sur le trafic en temps réel ou en prévision, les itinéraires, les tarifs, mais aussi des renseignements sur le patrimoine touristique de la région ou les possibilités locales d'hébergement. Ils peuvent également recevoir des informations sur les abonnements distribués par la Société et souscrire aux principaux contrats.

Ce dispositif d'accueil et d'information de la clientèle est complété par un centre d'informations téléphoniques qui diffuse par voie téléphonique le même type d'informations.

4.5.3. Gestion et surveillance du réseau

La gestion des événements, la surveillance du réseau et, lorsque c'est nécessaire, la redistribution des trafics au sein du réseau maillé du Groupe reposent sur le recueil de l'information, sur une chaîne décisionnelle opérationnelle réactive et entraînée au pilotage des événements aléatoires, sur des moyens d'intervention rapide et sur des outils de communication avec les clients.

Ainsi, la gestion et la surveillance du réseau du Groupe s'appuient sur les 43 unités territoriales opérationnelles (districts et centres d'entretien gérant entre 50 et 60 kilomètres chacun) et 7 postes de commandement (PC) couvrant en moyenne 300 à 400 kilomètres chacun. La Société dispose en outre d'un PC central situé à Dijon, au cœur de son réseau.

Le circuit de l'information est pour partie constitué par des patrouilles du Groupe, 24 heures sur 24, par la gendarmerie nationale (ou des compagnies républicaines de sécurité), par le réseau d'appel d'urgence et de façon croissante par les données issues du système de surveillance automatique (caméras, DAI, stations de comptage, etc.). Le déclenchement et le suivi des actions sont du ressort des responsables d'astreinte de sécurité.

Les PC de sécurité sont en liaison radio avec les unités des forces de l'ordre (unités de gendarmerie ou compagnies républicaines de sécurité) et avec les agents du Groupe qui sont sur le terrain.

La prise de décision repose sur une chaîne de commandement organisée selon deux ou trois niveaux hiérarchiques (district, région, central), permettant une mise en œuvre des actions graduées en fonction de la nature et de la gravité de chaque événement.

L'existence d'un réseau maillé et le grand nombre d'intervenants dans cette chaîne d'astreinte ont conduit le Groupe à lancer une démarche de standardisation du processus « astreinte ».

Le Groupe s'est doté d'outils d'aide à la décision : REGA (pour la Société) et CESAR (pour AREA), outils indispensables à la gestion du trafic. Ils reposent sur des systèmes d'information et permettent le recueil des données, leur traitement en temps réel et la diffusion de toutes les informations relatives au trafic et aux événements. Par ailleurs, le Groupe a mis en place des systèmes spécifiques de gestion technique centralisée des tunnels.

L'information et les conseils en matière de trafic sont transmis aux clients par des télépanneaux implantés sur l'ensemble du réseau dont le déploiement, commencé en 1983, est aujourd'hui achevé.

Dès 1990, cette information a été complétée progressivement par une radio autoroutière.

Pour ce faire, le Groupe a créé deux sociétés filiales : la Société d'Information Radio Autoroutière (SIRA), émettant principalement pour la Société sous le nom commercial « Autoroute Info », et la Société d'Organisation de la Radio Autoroutière Rhône-Alpes (SOREALP), émettant principalement pour AREA sous le nom commercial « Rhônalp'1 », diffusant toutes les deux sur la fréquence 107.7 FM et émettant 24 heures sur 24.

Pour AREA une partie de l'information diffusée par IRIS en partenariat avec Radio France devrait d'ici 2006 être transférée sur la fréquence 107.7 FM. Sur la partie alpine du réseau, le partenariat avec Radio France sera maintenu de façon à pouvoir accompagner l'automobiliste jusqu'à sa destination finale : les stations de sports d'hiver.

Pour compléter l'information des clients, le Groupe a développé le RDS-TMC (Trafic Message Channel) permettant de diffuser l'information en toutes langues étrangères et le RDS-TA (Trafic Announcement).

Pour la préparation au voyage, par sa participation au GIE Autoroute Trafic, le Groupe offre sur ses sites Internet un état permanent en temps réel des conditions de circulation sur son réseau et les temps de parcours.

Par ailleurs, un centre d'information téléphonique, propre à la Société, répond aux demandes de renseignements des clients sur les trafics. Ce service se retrouve dans chaque espace clients implanté sur le terrain.

Enfin, AREA a développé avec sa filiale la Société d'Assistance Touring Secours (SATS) une assistance intégrée, spécifique aux dépannages sur place.

4.5.4. Sécurité

L'infrastructure autoroutière est un instrument majeur de la sécurité routière. En outre, le Groupe a une politique affirmée d'amélioration continue de la sécurité sur son réseau. En effet, la sécurité est un indicateur de performance essentiel du Groupe.

En moyenne, le Groupe consacre environ 100 million € par an pour accroître la sécurité de son réseau, dont 60 millions € d'investissements et 40 millions € de dépenses de fonctionnement de sa filière sécurité.

4.5.4.1. Des résultats en amélioration continue

L'autoroute est quatre fois plus sûre que la route et le niveau de sécurité ne cesse de s'améliorer : qu'il s'agisse du taux d'accidents corporels, du taux d'accidents mortels ou du taux de décès, le rythme de diminution a été de 5 % à 6 % par an au cours des 20 dernières années.

Le tableau ci-après représente le nombre et le taux d'accidents matériels et corporels, de blessés et de décès enregistrés sur le réseau du Groupe au cours des cinq dernières années.

	1999		2000		2001		2002		2003	
	Nb	Taux ⁽¹⁾	Nb	Taux ⁽¹⁾	Nb	Taux ⁽¹⁾	Nb	Taux ⁽¹⁾	Nb	Taux ⁽¹⁾
Accidents corporels	725	40,2	677	36,0	726	37,0	667	33,0	543	26,5
Décès	87	4,8	78	4,1	93	4,7	81	4,0	80	3,9

(1) Taux exprimé en nombre par milliard de kilomètres parcourus pour le trafic total, y compris sur les sections situées hors péage.

Le taux d'accidents corporels a baissé de 30 % sur les cinq dernières années. Le taux de décès a baissé de près de 20 % sur la même période.

Enfin une étude menée entre avril et octobre 2003 montre que la vitesse moyenne a reculé de 7 % sur le réseau du Groupe.

4.5.4.2. La maîtrise de l'accidentologie

Le Groupe recense tous les accidents qu'il intègre dans une base de données centralisée (près de 5.000 enregistrements par an pour la Société et 1.300 pour AREA). Cette base de données identifie les caractéristiques et les facteurs de chaque accident parmi 220 critères. En collaboration avec les forces de l'ordre, le Groupe analyse systématiquement les accidents mortels.

4.5.4.3. Des actions ciblées sur l'infrastructure

Le suivi des zones de « sur-densité » d'accidents est basé sur l'analyse fine des données de l'accidentologie, faisant ressortir les zones prioritaires auxquelles font l'objet d'un programme de travaux spécifique. Ces zones sont alors évaluées annuellement pour mesurer l'effet des aménagements réalisés.

Par ailleurs, le Groupe développe un programme pluriannuel volontariste d'aménagements de sécurité des infrastructures depuis 15 ans. À titre d'exemple :

- afin de minimiser les risques en cas d'arrêt, des refuges sont associés aux postes d'appel d'urgence ;
- afin d'éviter l'intrusion d'animaux errants, un programme de clôture systématique de l'autoroute se développe tout le long du réseau ;
- afin de lutter contre l'assoupissement, un marquage sonore est réalisé sur les lignes d'accotement ;
- afin de diminuer les risques de contresens, la signalisation, l'infrastructure et les procédures ont été améliorées.

4.5.4.4. Des actions de sensibilisation

Le Groupe engage chaque année des opérations d'information et de sensibilisation auprès des automobilistes sur les facteurs récurrents de l'accidentologie : la somnolence, le gonflage des pneumatiques, la vitesse excessive, l'absence de port de la ceinture, etc.

Pour cela, des moyens importants ont été mis en œuvre :

- affichage en entrée des gares de péage et sur les aires ;
- distribution de dépliants, et de magazines ;
- animations estivales et hivernales sur les aires ;
- messages sur les télé-panneaux ;
- messages et reportages sur Autoroute Info et Rhônealp'1.

Les directions, les districts et centres d'exploitation des sociétés du Groupe s'investissent pour la sécurité en organisant de nombreuses rencontres avec des groupes scolaires, des universitaires, des collectivités ou encore des entreprises.

4.5.4.5. Des outils de prévention des risques routiers

Le Séurodrome pour informer et sensibiliser :

Partant du principe que tous les conducteurs ne sont pas nécessairement préparés, ni même assez attentifs aux particularités de la conduite sur autoroute, le Groupe a conçu en 2003 un espace de 800 mètres carrés ludique et attractif entièrement dédié à la sécurité sur autoroute : le Séurodrome.

Situé sur l'autoroute A 5, à 80 kilomètres au sud-est de Paris sur l'aire des Jonchets-les-Récompenses (sens Troyes-Paris), il propose notamment des équipements interactifs tels qu'Ergovision (test de la vue), le Simalc (simulation d'alcoolémie), le Réflexomètre (test de temps de réaction) et un espace spécial pneumatiques.

Les centres Centaure pour prévenir et former :

L'originalité de la méthode Centaure est de sensibiliser le conducteur grâce à la reconstitution « à blanc » des principaux risques d'accidents. Inculquer un état permanent d'éveil au risque, tel est le principe qui guide les stagiaires au cours de leur formation. Toutes les situations critiques, génératrices d'accidents, sont recréées en toute sécurité sur des plateaux d'exercice, à bord de véhicules spécialement équipés. Priorité est donnée à la prise de conscience par le stagiaire des risques qu'il court et de ses propres limites afin d'éviter l'accident. Ainsi, le Groupe exploite les centres Centaures suivants :

- Centaure Rhône-Alpes, sur l'aire de l'Isle d'Abeau (autoroute A 43), premier centre en France créé en 1984 ;
- Centaure Bourgogne, sur l'aire de Gevrey-Chambertin (autoroute A 31) ; et
- Centaure Île-de-France, sur l'aire de Galande-La-Mare-Laroche (autoroute A 5).

Par ailleurs, la Société a créé pour ses agents un centre de formation aux métiers de la sécurité. Ces formations garantissent le haut niveau de professionnalisme de ses agents intervenant en section courante.

Enfin, le Groupe assure un suivi régulier depuis plus de 10 ans de l'accidentologie routière de ses agents, aussi bien au travail qu'en trajet (bilans « sinistralité » et « accidents de trajet ») qui s'intègre dans sa démarche de prévention des accidents du travail.

4.5.4.6. Une organisation dédiée pour la filière Sécurité

La politique de sécurité du Groupe est définie à partir des comités directeurs spécialisés dédiés à cette question dans chaque société.

Au sein du Groupe, les responsables Sécurité/Trafic sont présents à chaque niveau opérationnel et interviennent directement auprès des Directions ou de chaque Centre d'Entretien.

Les actions de sécurité du Groupe sont toujours coordonnées avec les organismes de référence tels que la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière ou l'Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage. Par ailleurs, le Groupe entretient des liens étroits avec le milieu associatif ou professionnel lié à la sécurité routière.

Enfin, le Groupe développe une politique de partenariat élargie aux entreprises ou organisations œuvrant pour l'amélioration de la sécurité routière, au travers de conventions d'échange ou d'actions communes, notamment de recherche.

4.5.5. Services aux clients

4.5.5.1. Services d'information

L'avènement du multimédia a considérablement modifié le paysage de l'information. Aussi le Groupe a créé deux sites Internet : www.saprr.fr et www.area-autoroutes.fr pour offrir au « client-internaute » des informations sur le réseau en temps réel, alimentées en direct par les données trafic et événements issus des systèmes de gestion du trafic. La carte du réseau offre plusieurs options comme la consultation de la densité de trafic, la meilleure plage horaire prévue pour tout futur déplacement ainsi que les perturbations liées aux événements se déroulant sur l'autoroute. Sur le site de la Société, 16 « webcam » donnent des images en temps réel. Elles sont

implantées aux entrées parisiennes et lyonnaises du réseau du Groupe ou disposées en des points stratégiques pour donner une vision du réseau aussi complète que possible. Le troisième service réside dans la possibilité d'écouter les derniers flashs diffusés sur le canal de la radio autoroutière 107.7 FM. Enfin, directement en relation avec l'actualité autoroutière, les flashs d'information, saisis au fil de l'eau par les opérateurs des PC sécurité, permettent de communiquer des brèves pour une information au plus près des faits.

Le Groupe s'est impliqué dans d'importants projets européens qui ouvrent la voie de « l'autoroute intelligente », notamment le programme SERTI. Ainsi, la Société a mis au point un logiciel de prévisions de trafics à 2 heures appelé MAESTRO, qui constitue une première en Europe. Ce logiciel permet de connaître les trafics et donc l'état du réseau dans les deux heures à venir en intégrant l'ensemble des faits en cours et programmés, de calculer les temps de parcours sur les itinéraires du réseau et, finalement, de proposer le meilleur itinéraire possible avec le plan d'affichage des panneaux à messages variables. Mis en service au début de l'été 2002, MAESTRO constitue une avancée technologique dans le domaine de la gestion du trafic en temps réel ; son application dans la gestion des flux en réseau maillé devrait améliorer le guidage et l'information des automobilistes.

4.5.5.2. Services sur les aires de repos et de service

Le réseau du Groupe compte 189 aires de repos et 100 aires de service équipées de parkings et de toilettes. Chacune des 100 aires de services comprend une station service et 68 d'entre elles hébergent des boutiques et des services de restauration. Certaines proposent en outre des services complémentaires, tels que la présence d'hôtels pour 13 d'entre elles, de magasins, de maisons de produits régionaux ou de distributeurs automatiques de monnaie. Des services gratuits sont également proposés par le Groupe sur ces aires de service ou de repos ainsi que sur les parkings des gares de péage, tels que les stations de gonflage de pneumatiques, des points de vidange pour les caravanes, des parcours de détente, des expositions d'œuvres d'art, des espaces de jeux et de pique-nique.

Pendant les périodes de grandes migrations (vacances d'été ou d'hiver), des animations sont organisées sur certaines aires autour des thèmes de la sécurité. Elles ont pour objectif d'inviter les automobilistes à agrémenter leur trajet de périodes de repos en leur offrant des possibilités de divertissements et d'activités sportives.

Les aires de repos sont implantées en moyenne tous les 20 kilomètres et les aires de services tous les 40 à 50 kilomètres.

Le Groupe n'exploite pas directement les installations commerciales implantées sur les aires de service. Celles-ci sont confiées par contrat (avec cahier des charges) à des entreprises spécialisées. Les installations font l'objet d'une autorisation d'occupation du domaine public. Le Groupe a conclu 155 contrats actuellement en vigueur d'installations commerciales implantées sur son réseau. Dans le cadre de l'arrivée à échéance d'une vingtaine de contrats en 2005, le Groupe a prévu de rénover les installations commerciales concernées, de réviser les cahiers des charges applicables et de diversifier les services offerts à la clientèle.

Les cahiers des charges fixent notamment le mode de calcul des redevances qui comprennent une participation forfaitaire aux dépenses d'infrastructure, une redevance annuelle d'entretien et une redevance annuelle sur le chiffre d'affaires. Pour les activités pétrolières, la redevance annuelle sur les carburants et les lubrifiants est fonction des litrages débités, et celle des ventes annexes est fonction du chiffre d'affaires réalisé.

Le tableau ci-après présente les recettes du Groupe générées par les redevances sur les aires de services au cours des cinq dernières années, ventilées par grandes catégories de produits et services.

	<u>1999</u>	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
	(en milliers €)				
Stations-services	14.554	13.866	14.556	15.951	19.171
Buffets stations-services	285	275	289	297	289
Restaurants	4.123	4.233	5.470	5.166	5.498
Autres (hôtels, produits régionaux, etc.)	463	480	474	466	493
Total Groupe	<u>19.425</u>	<u>18.854</u>	<u>20.789</u>	<u>21.880</u>	<u>25.451</u>

4.5.6. Entretien du réseau

La politique d'entretien du Groupe a pour objectif d'assurer un niveau de sécurité, de qualité et de confort élevé et homogène pour ses clients sur l'ensemble de son réseau, en maintenant les ouvrages, chaussées, bâtiments et équipements d'exploitation en bon état de fonctionnement et en conformité avec les normes les plus récentes.

Deux catégories d'entretien sont distinguées : les opérations d'entretien courant généralement confiées aux équipes de la Société, parfois en faisant appel à des petites entreprises locales (nettoyage, fauchage, etc.) et les opérations d'entretien d'infrastructures (anciennement appelées grosses réparations), confiées à des entreprises extérieures.

4.5.6.1. Entretien courant

L'entretien courant de l'autoroute est principalement axé sur le maintien d'un niveau de service élevé aux clients du réseau pendant leur voyage. C'est une activité au quotidien prise en charge directement par les équipes d'ouvriers et les équipes de maintenance du Groupe.

Cet entretien porte sur l'autoroute elle-même, avec les activités permanentes de nettoyage des édifices sanitaires, des aires de repos et de service, sur les réparations des équipements de sécurité (glissières, panneaux de signalisation) et sur le maintien en bon état de fonctionnement de tout ce qui concerne la bonne gestion du trafic (panneaux à messages variables, stations de comptage, PC trafic) et la perception du péage.

1.500 employés du Groupe participent à l'entretien du réseau, répartis sur les 35 districts de la Société et les 8 centres d'entretien d'AREA et au sein des équipes de maintenance électrique et électronique de chaque unité.

A cet entretien de l'ouvrage, vient s'ajouter l'entretien lié à la viabilité hivernale. Pour ce faire, la Société s'appuie sur des moyens humains (1.400 ouvriers d'entretien) et matériels (camions de service d'hiver, stations de saumure, stockage de sel, etc.) internes, renforcés par ceux d'entreprises extérieures pendant la période hivernale.

Des stations météo automatiques sont réparties sur l'ensemble du réseau du Groupe et permettent aux équipes d'intervenir dans les délais les plus brefs.

Les 8 PC de circulation gèrent et coordonnent l'ensemble des interventions. Pour ce faire, ils s'appuient sur les Plans d'Intervention de Viabilité Hivernale (P.I.V.H.), véritables modes d'emploi pour les opérations de déneigement, qui ont été mis en place pour l'ensemble du réseau.

Des formations sont données régulièrement dans l'ensemble des directions d'exploitation et un concours qui a lieu en début de saison hivernale permet de contrôler le bon niveau de compétence des équipes.

4.5.6.2. Entretien d'infrastructures

Les travaux d'entretien des infrastructures (anciennement appelés grosses réparations) portent principalement sur les chaussées et les ouvrages d'art de l'autoroute (passages supérieurs et inférieurs, ouvrages hydrauliques, viaducs, tunnels). Ils portent également sur le drainage et l'assainissement, les aires, les dispositifs de retenue, la signalisation verticale et horizontale, les clôtures, les bâtiments et les gares de péage.

Ils ont pour objet de compenser les effets des dégradations résultant de la circulation, du vieillissement du réseau ou de phénomènes naturels et d'adapter le réseau et les ouvrages d'art à l'évolution des normes techniques applicables.

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
	(en millions € hors taxes)		
Chaussées	26,4	30,7	33,8
Ouvrages d'art	7,0	7,5	8,7
Tunnels	5,4	1,8	0,4
Drainage — assainissement	2,6	2,9	4,9
Aires	2,7	2,6	3,9
Dispositif de retenue	1,7	1,5	0,8
Signalisation	6,5	6,2	4,9
Clôtures	1,3	1,5	1,3
Bâtiments	2,8	3,2	3,5
Gares	5,2	1,8	2,2
Autres	<u>1,8</u>	<u>2,6</u>	<u>3</u>
Total	<u>63,4</u>	<u>62,3</u>	<u>67,4</u>

Les sociétés du Groupe établissent des plans pluriannuels d'entretien des infrastructures en fonction des contrôles réguliers effectués sur celles-ci. La priorité est donnée à la qualité de service et de sécurité offerte aux clients. Ce

contrôle régulier vise à maintenir le patrimoine en bon état de fonctionnement tout en le valorisant. Il est mené dans l'optique de remettre, en fin de concession, un « ouvrage » en bon état de fonctionnement.

Les chaussées font l'objet d'un suivi systématique au moyen d'appareils à grand rendement qui permettent de vérifier l'état des chaussées par l'intermédiaire d'indicateurs reconnus comme représentatifs par l'ensemble des professionnels du secteur, les caractéristiques de surfaces des chaussées intervenant directement sur le comportement dynamique des véhicules et donc de la sécurité. En fonction de la valeur des indicateurs, chaque portion d'autoroute est classée par seuil, défini en fonction des itinéraires et des niveaux de trafic. Lorsqu'une portion d'autoroute dépasse un seuil défini, les travaux sont programmés après un diagnostic permettant d'optimiser la technique de réparation et de choisir la plus adaptée. Les portions d'autoroutes sont traitées de manière homogène de façon à éviter la parcellisation des entretiens qui, à terme, rendrait impossible toute gestion rationnelle.

La politique de suivi et d'entretien des ouvrages d'art s'applique à tout ouvrage d'art de plus de deux mètres d'ouverture, aux passerelles et ponts restaurants, aux murs de soutènement et aux déblais et remblais de grande hauteur. Le suivi comprend :

- une surveillance continue réalisée en interne, permettant de déceler toute apparition d'anomalies, incidents ou accidents afin d'assurer la sécurité des clients ;
- une surveillance annuelle réalisée en interne, qui permet de connaître l'état général des ouvrages et programmer l'entretien courant ;
- des inspections détaillées quinquennales réalisées par des prestataires extérieurs suivant un cahier des charges défini par le Groupe par référence à l'Instruction Technique pour l'Entretien et la Surveillance des Ouvrages d'Art, complétée par des prescriptions complémentaires dans le domaine de la sécurité notamment. Lors de ces inspections, les ouvrages sont qualifiés selon qu'ils nécessitent des entretiens spécialisés ou des réparations, ce qui permet de suivre l'évolution du patrimoine et de hiérarchiser les interventions. Avant réparation sur un ouvrage, un diagnostic particulier est réalisé pour rechercher la cause des désordres et affiner les techniques à appliquer ;
- une surveillance particulière, faisant suite à des circonstances exceptionnelles (météorologiques, séismes, etc.) ou concernant des ouvrages exceptionnels.

Les viaducs et ouvrages de l'autoroute A 40 font l'objet d'un suivi permanent par capteurs et bénéficient d'un plan de surveillance spécifique avec visite systématique détaillée tous les ans pour deux viaducs et les tunnels.

Les projets d'entretien et de réparations des ouvrages sont élaborés et préparés à partir de ces suivis. Leur programmation tient compte de la qualification des ouvrages, de leur intérêt stratégique et des contraintes d'exploitation.

Les ouvrages hydrauliques, la signalisation et les autres ouvrages d'infrastructures font l'objet aussi de suivis particuliers et périodiques, avec une visite annuelle systématique par les équipes du Groupe.

Dans les ouvrages, les tunnels tiennent une place toute particulière. Après le diagnostic de sécurité sur les tunnels du réseau réalisé en 1999 suite à l'accident du tunnel du Mont Blanc, le Groupe a réalisé en 2000-2001 la rénovation du tunnel de Dullin sur l'autoroute A 43. En 2003-2004, le Groupe a réalisé celle du tunnel de Chamoise sur l'autoroute A 40 et lancé, en 2004, celle du tunnel Maurice Lemaire. La rénovation du tunnel de l'Epine sur l'autoroute A 43 est programmée pour 2005-2006.

4.6. POLITIQUE D'INVESTISSEMENT DU GROUPE

Avec un réseau total d'autoroutes et tunnels existants de 2.205 kilomètres, le Groupe a réalisé la quasi-totalité de son programme de construction. Au 30 juin 2004, 11 kilomètres sont en cours de construction et 44 kilomètres concédés additionnels sont à l'étude. Depuis sa création, le rythme de construction du Groupe représente en moyenne près d'un kilomètre d'autoroute construit chaque semaine. L'âge moyen du réseau à la date du présent document de base est de l'ordre d'une vingtaine d'années. Dans ces conditions, une part importante des futurs investissements du Groupe sera consacrée à l'amélioration et à l'accroissement de la capacité du réseau existant. Enfin, le Groupe envisage dans le futur de soumissionner aux appels d'offres que lancera l'État pour la mise en concession de nouvelles sections autoroutières s'inscrivant dans le cadre des schémas de services de transport approuvés par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18 décembre 2003.

Le parachèvement du réseau, l'amélioration et l'accroissement de la capacité du réseau et l'obtention de nouvelles concessions constituent les trois axes principaux de la politique de développement du réseau autoroutier du Groupe qui s'appuie sur son expérience et son savoir faire.

4.6.1. L'expérience et le savoir faire du Groupe

L'expérience de la construction de son réseau autoroutier a permis au Groupe d'acquérir un savoir-faire de haut niveau dans la maîtrise d'ouvrage autoroutière. Il repose sur les éléments complémentaires exposés ci-après.

4.6.1.1. La conduite d'opération

La Société a été la première société publique française concessionnaire d'autoroutes à se doter, dès 1978, d'un service spécialisé dans la conduite des opérations de construction d'autoroutes.

Au sein de la Société, la Direction de la Construction assure un contrôle rigoureux sur l'activité Conception/Construction, tout particulièrement axé sur les études, là où l'action du maître d'ouvrage a le plus d'influence sur le résultat final. Le Groupe fait en outre appel à des expertises indépendantes en complément de son intervention directe. Par ailleurs, la Mission de Contrôle des Autoroutes Concédées de la Direction des Routes du Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, effectue une inspection avant toute mise en service.

4.6.1.2. Le Programme d'Opération

Depuis 1983, la Société impose aux concepteurs et aux constructeurs un Programme d'Opération, document de référence qui définit les exigences du maître d'ouvrage en reprenant les directives et recommandations de l'Administration.

4.6.1.3. L'ordonnancement et la maîtrise des délais

Afin d'assurer une bonne efficacité de la maîtrise d'ouvrage, un ordonnancement précis et détaillé est mis en place dès le début de chaque nouvelle opération. Cet ordonnancement permet un suivi technique, administratif et financier de l'opération.

Un point d'avancement périodique permet au maître d'ouvrage de détecter les dérives, d'intégrer les aléas, d'apporter les corrections nécessaires et de décider des nouvelles orientations permettant de respecter les objectifs fixés.

Grâce à ce système de pilotage, la Société a pu réaliser certaines opérations dans des délais très courts comme :

- la construction des 71 kilomètres de l'autoroute A 71, entre Bourges et Vallon en Sully, réalisée en moins de 20 mois ;
- l'étude et la construction des 12 kilomètres de l'autoroute A 432 jumelée au TGV, entre La Boisse et Pusignan (aéroport de Lyon-Saint Exupéry), réalisée dans un délai de 24 mois après la déclaration d'utilité publique.

4.6.1.4. La maîtrise des coûts de construction

Pour maîtriser les coûts de construction, c'est-à-dire la connaissance de leur évolution et donc la possibilité d'intervenir pour les corriger, la Société a ajouté au suivi traditionnel des dépenses par nature un suivi des dépenses par marché. Ce processus de pilotage lui a permis de réaliser avec succès des opérations comportant des niveaux de technicité très variés. Ainsi :

- des opérations techniquement très complexes comme l'autoroute A 40 entre Pont d'Ain et Châtillon en Michaille. Les performances techniques de cette opération se sont accompagnées d'une maîtrise de son coût, relativement élevé, compte tenu des contraintes du site ;
- des opérations classiques, réalisées avec une optimisation des coûts de construction comme l'autoroute A 5 Troyes-Chaumont (2,9 millions € par kilomètre, toutes taxes comprises, base 1989, soit un chiffre parmi les plus bas atteint en France).

Grâce à ce suivi rigoureux, le Groupe a ainsi mis en service, depuis 1997, 266 kilomètres d'autoroutes pour un coût cumulé de 2.107 millions € toutes taxes comprises (valeur 2002), à comparer aux estimations cumulées des avants projets sommaires correspondants qui étaient en même valeur de 2.142 millions €, soit une économie de l'ordre de 35 millions €, ou 1,6 % du total.

Le tableau ci-après présente, à titre d'exemple, les deux réalisations les plus récentes :

	Date de mise en circulation	Km	Coût (en millions € TTC valeur décembre 2002)			Écarts		Coût/km M€ TTC
			APS	APA	MES	APA/APS	MES/APS	
A 77 — Dordives/ Cosne-sur-Loire	1999/2000	99	732,2	732,2	710,3	0,0 %	-3,0 %	7,2
A 432 — Contournement de l'aéroport Lyon-St Exupéry	2003	12	120,3	110,9	91,1	-7,9 %	-24,3 %	7,6

Note : APS signifie « avant projet sommaire », APA signifie « avant projet d'autoroute », MES signifie « mise en service ».

4.6.1.5. Le suivi des impacts économiques

La Société a mis en place trois observatoires économiques en collaboration avec les services de l'État et des universités pour suivre l'impact des autoroutes :

- sur l'autoroute A 71 Bourges/Clermont-Ferrand (180 kilomètres) ;
- sur l'autoroute A 39 Dole/Bourg-en-Bresse (110 kilomètres), où il y a également un observatoire de l'environnement (voir la section 4.9 ci-après) ;
- sur l'autoroute A 77 Dordives/Cosne-sur-Loire, partie Nièvre (18 kilomètres).

4.6.1.6. Le respect et la mise en valeur de l'environnement

Le Groupe met en œuvre une politique volontariste de respect et de mise en valeur de l'environnement (voir la section 4.9.2 ci-après).

Il privilégie notamment l'intégration de l'ouvrage autoroutier dans son environnement par le calage soigné du tracé autoroutier, des aménagements paysagers de qualité, la mise en place de dispositifs de protection (recueil et traitement des eaux, systèmes antipollution, protections phoniques, etc.), renforcés sur les points sensibles, et des aménagements spécifiques pour la faune et la flore.

Il favorise la constitution de réserves écologiques dans le cadre des réaménagements d'emprunts en collaboration avec les partenaires locaux. Les exemples les plus marquants sont les suivants :

- création de la réserve des Maillys sur l'autoroute A 39 ;
- réaménagement de la carrière de Roissiat sur l'autoroute A 39.

Le Groupe porte un soin tout particulier à la conception et l'aménagement des aires de service, souvent en collaboration avec les collectivités territoriales, ainsi que des aires de repos.

Le Groupe a d'ailleurs obtenu plusieurs distinctions, décernées par le Ministre de l'Équipement, au palmarès des paysages routiers et autoroutiers.

4.6.1.7. Une volonté de communication avec l'extérieur efficace et permanente

L'intégration des opérations de construction autoroutières dans leur environnement géographique et humain font l'objet d'un soin particulier. Grâce à son expérience en la matière, le Groupe a mis en place des outils et des méthodes de communication performants, notamment en matière d'acquisitions foncières et d'environnement.

De plus, d'autres moyens de communication ont été mis en œuvre permettant au public d'avoir des réponses directes aux questions qu'il se pose. Ainsi, la Société a mis en place, pendant toute la période de la construction des autoroutes A 5 et A 77, un centre d'information implanté à proximité des travaux. Ces centres ont connu une forte fréquentation de visiteurs, qu'il s'agisse de riverains ou d'automobilistes de passage.

4.6.1.8. La construction et le suivi d'ouvrages en sites difficiles et/ou sensibles

Le Groupe a acquis une grande expérience dans les domaines de la construction et de l'exploitation en site difficile, que ce soit en milieu montagneux ou pour les autoroutes de dégagement et de contournement urbain.

Les exemples les plus marquants sont :

- L'autoroute A 40 entre Pont d'Ain et Châtillon-en-Michaille en milieu montagneux : cette opération très complexe a nécessité la réalisation d'un grand nombre d'ouvrages d'art et la mise en place d'une Gestion Technique Centralisée (GTC) couvrant l'ensemble de la section avec un poste de commandement (PC) implanté à Saint-Martin-du-Fresne. La GTC permet de faire face aux situations d'urgence avec une plus grande rapidité de réaction, une meilleure intégration des fonctions et une plus grande fiabilité technique.
- L'autoroute A 46 entre Anse et l'A 42 (Nœud des Îles) en milieu péri-urbain : cette opération a nécessité la réalisation d'ouvrages d'art spécifiques de protection des zones de captage d'eau potable entièrement automatisés et télé-surveillés à partir du poste de commandement de Genay.
- L'autoroute A 51 Grenoble — Col du Fau. Un premier tronçon de 16 kilomètres entre Grenoble et Coynelle a été mis en service en juillet 1999 : cette opération a nécessité la réalisation de deux tunnels, deux viaducs et plus de 20.000 mètres carrés de soutènement avec en outre le problème de la protection de la nappe d'alimentation en eau de Grenoble. En 2003 ont été lancés les travaux de la section Coynelle — Col de Fau (11 kilomètres) avec un tunnel, un viaduc et près de 40.000 mètres carrés de soutènement.

Le savoir-faire du Groupe en matière de construction repose avant tout sur le très important programme de construction d'autoroutes concédées, réalisé notamment sur les dix dernières années.

4.6.1.9. Références des tronçons d'autoroutes mis en service entre 1993 et 2003

Le tableau présenté ci-après indique les références du Groupe sur autoroutes mises en service entre 1993 et 2003, et fait apparaître une moyenne de mise en service de près de 50 kilomètres par an sur les 10 dernières années.

Autoroute	Section	Longueur (en kilomètres)	Mise en service
A 19	La Chapelle-sur-Oreuse/Saint Denis les Sens	5	octobre 1993
A 5	Saint Germain Laxis/La Chapelle-sur-Oreuse	58	octobre 1993
A 39	Crimolois/Choisey	35	octobre 1994
A 5b	Nœud du Val Ganisse/Saint Germain Laxis	16	novembre 1994
A 5	La Chapelle-sur-Oreuse/Troyes Sud	67	novembre 1994
A 5a	Nœud de la Justice/Nœud des Eprunes	10	juin 1995
A 719	Antenne de Gannat	10	juin 1997
A 19	Saint Denis les Sens/Piffonds	25	novembre 1997
A 404	Antenne d'Oyonnax	18	novembre 1997
A 39	Choisey/Viriat	110	juin 1998
A 51	Grenoble/Coynelle	16	juillet 1999
A 77	Souppes-sur-Loing/Briare	64	novembre 1999
A 77	Briare/Cosne-sur-Loire	32	juin 2000
A 432	Pusignan/Saint Laurent de Mure	12	juin 2003
Total		<u>478</u>	

4.6.2. Investissements pour parachever le réseau

4.6.2.1. Le processus d'autorisation, de concession et de construction

Entre le moment où l'État décide la réalisation d'une nouvelle autoroute ou section et le jour de la mise en service de celle-ci, il s'écoule généralement près d'une quinzaine d'années. La construction d'une autoroute implique un long processus dans lequel la phase de « chantier » dure comparativement moins longtemps (trois ans) que les phases d'élaboration du projet (sept à huit ans) et de concertation, composées d'études détaillées et comparatives, de rencontres avec tous les acteurs locaux, de recherches environnementales et d'études techniques.

La décision de construire une autoroute est prise par l'État. Le programme de construction actuellement en vigueur s'inscrit dans un schéma directeur routier national, établi en 1992 dans le cadre de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, et s'inscrira pour le futur dans le cadre de schémas de service de transports approuvés par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18 décembre 2003.

Lorsque le principe d'une autoroute a été arrêté, le projet comporte différentes phases permettant de s'assurer du respect des obligations relatives à la coordination interministérielle, à la consultation des populations intéressées,

au respect de l'environnement et à l'indemnisation des propriétaires concernés. Sur la base d'un avant-projet sommaire définissant une bande de 300 mètres pour le tracé de l'autoroute, une enquête préalable est ouverte au cours de laquelle les riverains peuvent exprimer leurs critiques ou leurs suggestions. Cette phase déterminante conduit à la déclaration d'utilité publique, prononcée par le Premier ministre par décret en Conseil d'État. Au terme d'une procédure de mise en concurrence, l'État désigne alors une société concessionnaire qui procède à la réalisation de l'ouvrage et à l'acquisition, au nom de l'État, des terrains d'emprise de l'autoroute. Plus de 90 % des acquisitions foncières en moyenne sont réalisées à l'amiable. Dans certains cas, dans le cadre de la participation du Groupe à la contribution prévue par la circulaire du 12 décembre 1995, un pourcentage du budget de construction est affecté à la mise en valeur des paysages (*i.e.*, le « 1 % paysage »).

Agissant en qualité de maître d'ouvrage pour la construction de l'autoroute, le Groupe fait appel, après mise en concurrence, à un maître d'œuvre principal qui étudie l'autoroute dans son ensemble et intervient à toutes les phases de l'opération pour piloter et coordonner les autres maîtres d'œuvre impliqués dans le projet. Le maître d'œuvre analyse les offres et coordonne les marchés entre le Groupe et les entreprises. Il vérifie l'exécution des travaux par les entreprises et contrôle la conformité des ouvrages avec des impératifs rigoureux en termes de qualité, de délais, de coûts, de sécurité et d'environnement. Les travaux sont suivis par des directions opérationnelles de construction du Groupe.

Les investissements nécessaires à la conception et la construction d'une autoroute sont réalisés par le Groupe. Les engagements du Groupe en matière d'investissements sont prévus dans les contrats de concession respectifs de la Société et d'AREA et sont détaillés, pour une période donnée de plusieurs années, dans le contrat d'entreprise entre le Groupe et l'État (voir les sections 4.4 ci-avant et 4.8 ci-après). Les investissements sont financés principalement par l'emprunt, mais aussi par les fonds apportés par le Groupe et, dans une moindre mesure, par des subventions de l'État et des collectivités locales (pour les autoroutes à faible trafic). La construction des échangeurs nouveaux peut être financée en partie par les collectivités locales dans les cas où une simulation financière démontre que l'équilibre financier ne sera pas atteint.

Le coût d'un kilomètre d'autoroute varie en fonction de la topographie, de la géologie et de la sensibilité de la zone concernée. Les ouvrages d'art (passages supérieurs et inférieurs, viaducs, tunnels, etc.) augmentent sensiblement l'investissement nécessaire pour la réalisation d'une autoroute. De façon similaire, le nombre d'échangeurs et d'aires de service est susceptible d'avoir un impact significatif sur l'investissement nécessaire pour réaliser une autoroute. La maîtrise des trois éléments « coût », « qualité » et « délai » constitue un objectif essentiel du Groupe.

4.6.2.2. Programme de constructions de nouveaux tronçons du Groupe

Réalisations récentes

Au cours des cinq dernières années et jusqu'au 30 juin 2004, le Groupe a ainsi mis en service les sections nouvelles d'autoroutes suivantes représentant un linéaire de 124 kilomètres environ et un investissement de 935 millions € hors taxes, valeur 2003 :

- les 3 sections Souppes-sur-Loing-Pannes, Pannes-Briare, Briare-Cosne-sur-Loire de l'autoroute A 77, soit 96 kilomètres, comprenant 2 diffuseurs, 99 ouvrages d'art courants, 5 ouvrages d'art non courants dont un viaduc et 2 *bow-strings* (ouvrage comportant un arc au-dessus du plan de circulation avec des suspentes verticales), 2 centres d'entretien, une aire de services, 3 aires de repos et 2 barrières de péage en pleine voie, pour un investissement total de 594 millions € ;
- la section Pusignan-Saint Laurent de Mure de l'autoroute A 432, soit 12 kilomètres, comprenant 2 diffuseurs, 11 ouvrages d'art courants, une restructuration de la barrière de péage en pleine voie de La Boisse et un agrandissement du centre d'entretien existant, pour un investissement total de 76 millions € ;
- la section Grenoble-Coynelle de l'autoroute A 51, soit 16 kilomètres, comprenant 3 diffuseurs, 2 tunnels, 2 viaducs importants et une tranchée couverte, pour un investissement total de 265 millions €.

Autoroutes nouvelles et sections restant à engager d'ici à 2008

Dans les Contrats d'Entreprise, le Groupe s'engage à lancer la construction des nouvelles sections d'autoroutes et des bretelles de raccordement suivantes, soit un total de 55 kilomètres environ :

- l'autoroute A 406 contournant Mâcon par le sud, longue de 9 kilomètres, comprenant un nœud avec l'autoroute A 40, un demi-diffuseur, les ouvrages d'art de rétablissement des voies de communication et un viaduc sur la Saône ;

- La section Les Echets-La Boisse de l'autoroute A 432, longue de 12 kilomètres, comprenant un nœud autoroutier avec l'autoroute A 46, le complément du nœud autoroutier avec l'autoroute A 42, un diffuseur, les ouvrages d'art de rétablissement des voies de communication, un viaduc et une tranchée couverte ;
- la bretelle de Montluçon de l'autoroute A 71, longue de 10 kilomètres, comprenant une deuxième chaussée de 9 kilomètres, le raccordement à l'autoroute A 71 avec l'aménagement de la gare de péage de Montluçon, l'aménagement de 2 diffuseurs, et une aire de repos ;
- la bretelle de Langres de l'autoroute A 19, longue de 1,4 kilomètres, comprenant l'aménagement du diffuseur de Langres et un diffuseur ;
- la section Gannat-Vichy de l'autoroute A 719, longue de 12 kilomètres, comprenant un diffuseur et les ouvrages d'art de rétablissement des voies de communication ; et
- la section Coynelle-Col du Fau de l'autoroute A 51, longue de 11 kilomètres, comprenant un demi-diffuseur orienté vers Grenoble, un tunnel de 950 mètres, un viaduc de 860 mètres, les ouvrages d'art de rétablissement des voies de communication et 40.000 mètres carrés de murs de soutènement.

Le tableau suivant résume les investissements d'extension du réseau prévus dans les Contrats de Concession d'Autoroutes et les Contrats d'Entreprise.

	<u>part Société</u>	<u>Km</u>	<u>Date prévue de mise en service</u>	<u>Budget d'investissement (en millions € hors taxes, valeur 2002)</u>
A 406	Contournement Sud de Mâcon ⁽¹⁾	9	31 décembre 2008	120
A 432	Les Echets — La Boisse ⁽¹⁾	12	31 décembre 2010	211
A 71	Bretelle de Montluçon ⁽¹⁾⁽²⁾	10	2011	45
A 719	Gannat — Vichy ⁽¹⁾	12	30 juin 2011	75
A 31	Bretelle de Langres ⁽¹⁾⁽²⁾	1,4	2011	20
	<u>part AREA</u>			
A 51	Coynelle-Col du Fau	11	1 ^{er} mars 2007	182
	Total Groupe	55,4		653

(1) Sous réserve de la date d'obtention de la déclaration d'utilité publique.

(2) Dans le Contrat d'Entreprise 2004-2008 de la Société, les investissements à engager au titre de la réalisation de la bretelle de Langres et de la bretelle de Montluçon sont comptabilisés dans le budget d'investissements complémentaires sur autoroutes en service (ICAS), partie diffuseurs, et non pas dans le budget d'investissements de construction.

Le tableau suivant présente les budgets annuels d'investissements d'extension du réseau en millions € courants hors taxes prévus dans les Contrats d'Entreprise du Groupe pour la période 2004-2008 :

	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>Total</u>
Réseau Société						
Sections nouvelles ⁽¹⁾	11,4	8,7	19,7	39,7	67,3	192,2
Bretelles de raccordement	1	2	6,5	17,2	18,7	
Sous-total Société	12,4	10,7	26,2	56,9	86	
Réseau AREA	40	50	35	20	5	150
Total Groupe	<u>52,4</u>	<u>60,7</u>	<u>61,2</u>	<u>76,9</u>	<u>91</u>	<u>342,2</u>

(1) y compris le fonds de concours de 2,5 millions € hors taxes pour le financement de l'aménagement entre l'extrémité nord de l'antenne d'Oyonnax et Dortan (Ain).

Au-delà des budgets annuels inscrits dans les contrats d'entreprise en cours présentés ci-avant, le Groupe prévoit, pour le parachèvement des programmes de constructions nouvelles inscrits aux Contrats d'Entreprise 2004-2008 et engagés sur cette période, un montant cumulé de l'ordre de 359 millions € courants, dont 349 millions pour la Société et 10 millions pour AREA, échelonnés de 2009 à 2013.

Les dates de mise en service et les budgets d'investissements cités dans les tableaux sont ceux retenus par le Groupe et l'État pour la planification des travaux.

4.6.3. Investissements sur autoroutes en service pour l'amélioration et l'accroissement de la capacité du réseau

4.6.3.1. Investissements Complémentaires sur Autoroutes en Service (ICAS)

Le Groupe entretient et améliore son réseau et réalise des investissements réguliers pour augmenter la qualité de ses services. Afin d'offrir une meilleure fluidité de trafic, le Groupe élargit ses réseaux à trois voies sur certaines sections, réalise de nouveaux échangeurs et agrandit et rénove de nombreuses aires de service ou de repos.

Le Groupe et l'État examinent d'un commun accord, en fonction du volume de trafic et de sa répartition dans le temps, le moment auquel il convient d'accroître le nombre de voies en circulation. L'élargissement est généralement engagé sur une autoroute à deux voies quand le trafic moyen journalier annuel (TMJA) dépasse 35.000 véhicules par jour. Lorsque ce seuil est près d'être atteint, le Groupe établit un dossier synoptique qui doit être approuvé par décision ministérielle. Sur une autoroute à trois voies, l'élargissement est généralement étudié à partir d'un TMJA de 70.000 véhicules par jour.

Outre les investissements relatifs aux élargissements, les investissements d'amélioration du réseau couvrent également la création de nouveaux diffuseurs (généralement cofinancés par les collectivités territoriales demanderesse), échangeurs ou bifurcations, l'augmentation de la capacité des gares de péages, des aires de stationnement et bâtiments, ainsi que divers autres aménagements d'amélioration et de sécurité (réaménagement de terre plein centraux, élargissement de bandes d'arrêt d'urgence, constructions de refuges).

Les ICAS englobent enfin les travaux entrepris dans le cadre de la politique de protection de l'environnement du Groupe ainsi que les travaux de mise en conformité des tunnels aux nouvelles normes de sécurité.

4.6.3.2. Programme récent d'ICAS du Groupe

Réalisations récentes

Le tableau ci-après résume les investissements complémentaires réalisés par le Groupe au cours des cinq derniers exercices.

	Exercice clos le 31 décembre		
	2001	2002	2003
	(en millions € courants hors taxes)		
Société			
Élargissements	12,6	30,1	16,8
Échangeurs	10,2	5,5	4,2
Péages	6,1	7,1	6,1
Aires	4,5	6,7	3,9
Systèmes d'exploitation	5,4	5,9	4,2
Tunnels	3,6	4,0	8,9
Bâtiments	4,4	4,8	7,1
Autres	17,5	18,2	15,1
Sous-total Société	<u>64,3</u>	<u>82,2</u>	<u>66,3</u>
AREA			
Élargissements	0,5	0,0	0,0
Échangeurs	7,1	4,9	3,4
Péages	1,1	1,8	2,9
Aires	0,8	0,2	0,2
Systèmes d'exploitation	4,2	2,2	3,3
Tunnels	—	—	0,4
Bâtiments	0,8	2,8	2,1
Autres	1,7	1,1	5,1
Sous-total AREA	<u>16,2</u>	<u>13,0</u>	<u>17,4</u>
Total Groupe	<u>80,5</u>	<u>95,2</u>	<u>83,7</u>

Note : l'information relative aux investissements du Groupe sur les trois derniers exercices qui figure dans le tableau ci-avant a été préparée à partir de l'information déclarée par le Groupe au Comité des Investissements à caractère Economique et Social (CIES), un organisme public chargé de suivre les investissements des sociétés publiques. Les montants présentés ci-avant ne sont pas comparables avec les montants d'investissements qui sont présentés dans les comptes consolidés du Groupe : ils correspondent aux montants d'investissements décaissés, hors intérêts intercalaires.

Les autoroutes élargies à trois voies au cours des cinq derniers exercices comprennent notamment, sur le réseau de la Société, les section Viriat-Pont d'Ain de l'autoroute A 40, la section La Boisse — Pusignan de l'autoroute A 432 et la troisième voie de l'autoroute A 6 au nord d'Auxerre, ainsi que la troisième voie de l'autoroute A 432 sur le réseau AREA.

Les autoroutes élargies à quatre voies comprennent principalement la section Bron-Saint Quentin de l'autoroute A 43 du réseau AREA.

En outre, 4 diffuseurs nouveaux ont été mis en service au cours des cinq dernières années : le diffuseur de Combronde sur l'autoroute A 71 et le demi-diffuseur de Varennes-Changy sur l'autoroute A 77 s'agissant du réseau de la Société ; les diffuseurs de Belmont-Tramonet sur l'autoroute A 43 et de Brignoud sur l'autoroute A 41 s'agissant du réseau AREA, sur lequel le raccordement de l'autoroute A 43 à l'autoroute A 432 du réseau de la Société a par ailleurs été achevé en 2003.

Investissements complémentaires à réaliser ou à engager d'ici à 2008

Les élargissements

Les Contrats d'Entreprise 2004-2008 du Groupe prévoient le lancement des travaux suivants : en ce qui concerne la Société, l'élargissement à deux fois trois voies de 148 kilomètres d'autoroute (dont les travaux s'achèveront vers 2014) et l'élargissement à deux fois quatre voies de 4 kilomètres d'autoroute et, en ce qui concerne AREA, l'élargissement à deux fois trois voies de 8 kilomètres d'autoroute et l'élargissement à deux fois quatre voies de 3 kilomètres d'autoroute. Les autoroutes à élargir sont les suivantes :

<u>Société</u>	<u>Aménagement</u>	<u>Kilomètres</u>
A 6	4 ^{ème} voie de la section Villefranche — Anse	4
A 31	3 ^{ème} voie de la section Langres — Serrigny	98
A 36	3 ^{ème} voie de la section Belfort — Montbéliard.....	25
A 42	3 ^{ème} voie de la section Beynost — Pérouges	16
A 46	3 ^{ème} voie de la section Genay — Mionnay	9
<u>AREA</u>		
A 41 Sud	3 ^{ème} voie de la section Montbonnot — Crolles	8
A 43	4 ^{ème} voie de la section nœud A 43/ A 432 — Chesnes	3

Les diffuseurs

Les opérations de création et d'aménagement de diffuseurs inscrites aux Contrats d'Entreprise 2004-2008 du Groupe sont, pour la Société :

- la création de trois diffuseurs nouveaux : Plessis-Picard sur l'autoroute A 5, Villefranche Nord sur l'autoroute A 6, et La Boisse-Montluel sur l'autoroute A 42 ; et
- l'aménagement partiel du diffuseur de Chalon Sud sur l'autoroute A 6,

et, pour AREA :

- la création de deux demi-diffuseurs complémentaires à Mauvernay sur l'autoroute A 48 et au Granier sur l'autoroute A 43 et d'un quart de diffuseur à l'est de La Tour du Pin sur l'autoroute A 43 ;
- l'aménagement du diffuseur de Cruseilles sur l'autoroute A 41 Nord et plusieurs aménagements d'accès à l'autoroute A 41 Sud ; et
- l'aménagement de la bifurcation A 43-A 432 et du nœud de Manissieux entre les autoroutes A 43 et A 46 afin d'augmenter leur capacité.

Une partie des travaux d'élargissements et de création ou d'aménagement de diffuseurs démarrés sur la période 2004-2008 se poursuivront sur la période ultérieure.

Le tableau suivant présente les budgets annuels des investissements d'élargissements et de diffuseurs en millions € courants hors taxes prévus dans les Contrats d'Entreprise du Groupe :

	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>Total</u>
Réseau Société	23,8	78,9	131,9	110,6	97	442,2
Réseau AREA	<u>4,8</u>	<u>6,3</u>	<u>8,6</u>	<u>15,5</u>	<u>17</u>	<u>52,2</u>
Total Groupe	<u>28,6</u>	<u>85,2</u>	<u>140,5</u>	<u>126,1</u>	<u>114</u>	<u>494,4</u>

La mise en conformité des tunnels avec les nouvelles normes applicables

Les Contrats d'Entreprise 2004-2008 du Groupe prévoient également d'importants travaux d'aménagement en application de la circulaire n° 2000-63 du 25 août 2000 relative à la sécurité dans les tunnels routiers en exploitation. Ces travaux concernent, pour la Société, les trois tunnels de l'autoroute A 40 et, pour AREA, le tunnel de l'Epine sur l'autoroute A 43.

Pour le tunnel Maurice Lemaire, qui fait l'objet d'une concession spécifique, la Société, en application de la circulaire n° 2000-63 du 25 août 2000 susmentionnée, a engagé des travaux lourds d'aménagement de sécurité d'un montant de 180 millions € hors taxes (valeur juillet 2000). Ils consistent principalement à creuser une galerie de sécurité à double fonction (évacuation des personnes et ventilation) reliée au tunnel existant par des rameaux tous les 400 mètres et à modifier complètement le système de ventilation. Le tunnel est fermé pendant la période de réalisation des travaux et la réouverture est prévue fin 2007.

L'échelonnement des dépenses du Groupe concernant les travaux d'aménagement en tunnel, en millions € courants hors taxes pendant la période des Contrats d'Entreprise, est le suivant :

	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>Total</u>
Société						
Tunnel Maurice Lemaire	34,6	46,7	47,8	44,9	13,3	187,3
Tunnels de l'autoroute A 40	17	10,5	6,9	1	0,7	36,1
AREA						
Tunnel de l'Epine de l'autoroute A 43 ⁽¹⁾	<u>0,8</u>	<u>0,8</u>	<u>3,4</u>	<u>1</u>	<u>1,2</u>	<u>7,2</u>
Total Groupe	<u>52,4</u>	<u>58</u>	<u>58,1</u>	<u>46,9</u>	<u>15,2</u>	<u>230,6</u>

(1) ICAS uniquement.

Autres investissements

Les Contrats d'Entreprise 2004-2008 prévoient également des investissements significatifs (péages, aires, système d'exploitation, bâtiments, etc.) pour l'amélioration du réseau existant.

Synthèse des ICAS prévus

L'ensemble des dépenses d'investissement pour l'amélioration du réseau existant prévu sur la période 2004-2008, comprenant les investissements précités (élargissements, diffuseurs, mise en conformité des tunnels avec les nouvelles normes applicables) est donné dans le tableau ci-après en millions € hors taxes courants.

	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>Total</u>
Société						
Élargissements	19,7	63,4	118,7	106,2	96	404
Diffuseurs	4,1	15,5	13,1	4,4	1	38,1
Péages	4,4	3,9	4,6	3,4	4	20,3
Aires	8,3	8,6	12	9,7	8	46,6
Systèmes d'exploitation	2,7	1	0,7	0,7	0,7	5,7
Autres ICAS individualisées y compris tunnels ...	72,3	74,1	71,6	57,5	28,8	304,2
Bâtiments	6,9	4,3	3,1	2,4	2,5	19,2
Autres ICAS non individualisées	<u>12,2</u>	<u>6,3</u>	<u>6,5</u>	<u>5,5</u>	<u>5,7</u>	<u>36,2</u>
Sous-total Société	<u>130,6</u>	<u>177</u>	<u>231,3</u>	<u>189,7</u>	<u>146,7</u>	<u>874,3</u>
AREA						
Élargissements	0,1	1,7	3,2	8	10	23
Diffuseurs	4,7	4,6	5,4	7,5	7	29,2
Péages	2,3	4,3	2,5	2,3	0,5	11,9
Aires	3,3	6,7	5	2,4	1	18,4
Systèmes d'exploitation	3,8	1,9	1,4	1,4	1,1	9,6
Autres ICAS individualisées y compris tunnels ...	0,8	0,8	3,4	1	1,2	7,2
Bâtiments	1,7	1,3	1	1	1	6
Environnement (eau, bruit)	1,9	1,8	1,4	1,6	0,7	7,4
Autres ICAS non individualisées	<u>0,3</u>	<u>0,4</u>	<u>0,6</u>	<u>0,5</u>	<u>0,5</u>	<u>2,3</u>
Sous-total AREA	<u>18,9</u>	<u>23,5</u>	<u>23,9</u>	<u>25,7</u>	<u>23</u>	<u>115</u>
Total Groupe	<u>149,5</u>	<u>200,6</u>	<u>254,2</u>	<u>215,5</u>	<u>169,7</u>	<u>989,5</u>

Au-delà des budgets annuels inscrits dans les contrats d'entreprise en cours présentés ci-avant, le Groupe prévoit, pour le parachèvement des programmes d'ICAS inscrits aux Contrats d'Entreprise 2004-2008 et engagés sur cette période, un montant cumulé de l'ordre de 372 millions € courants, dont 352 millions pour la Société et 20 millions pour AREA, échelonnés de 2009 à 2013. Ce montant ne prend pas en compte les investissements courants d'amélioration du réseau et les élargissements qui seraient décidés dans le cadre des plans d'entreprise 2009-2013 et suivants.

Synthèse des investissements de construction de nouveaux tronçons et de construction sur autoroutes en service inscrits aux contrats d'entreprise

In fine, le budget total d'investissements visés aux sections 4.6.2 et 4.6.3 ci-avant (parachèvement du réseau et amélioration du réseau existant) du Groupe sur la période 2004-2008 couvrant les Contrats d'Entreprise de la Société et d'AREA se monte à 1.331,7 millions € hors taxes réparti de la façon suivante :

	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>Total</u>
Extension du réseau	52,4	60,7	61,2	76,9	91,0	342,2
Amélioration du réseau existant	<u>149,5</u>	<u>200,6</u>	<u>254,2</u>	<u>215,5</u>	<u>169,7</u>	<u>989,5</u>
Total Groupe	<u>201,9</u>	<u>261,3</u>	<u>315,4</u>	<u>292,4</u>	<u>260,7</u>	<u>1.331,7</u>

Au-delà des budgets annuels inscrits dans les contrats d'entreprise en cours, le Groupe prévoit, pour le parachèvement des programmes de constructions nouvelles et d'ICAS inscrits aux Contrats d'Entreprise 2004-2008 et engagés sur cette période, un montant cumulé de 731 millions € courants, dont 701 millions pour la Société et 30 millions pour AREA, échelonnés de 2009 à 2013. Ce montant ne tient pas compte des futurs investissements courants d'amélioration du réseau et des élargissements qui seraient décidés dans le cadre des plans d'entreprise 2009-2013 et suivants.

Ces investissements, s'ils représentent une charge financière importante, sont destinés à assurer la pérennité du service offert aux clients et constituent la contrepartie des hausses tarifaires spécifiques consenties au Groupe sur la période 2004-2008.

4.6.4. Immobilisations d'exploitation

Les immobilisations d'exploitation sont destinées à permettre le renouvellement des équipements (véhicules, matériels informatiques, matériel de péage, mobilier, etc.) et d'autre part à les compléter.

Sur les gares, des compléments d'installations d'équipements de télépéage et de téléexploitation de gares à faible trafic seront mis en place.

Des compléments et aménagements seront réalisés sur les bâtiments, les télécommunications, l'éclairage, la sécurité, le matériel de signalisation et de gestion de trafic, la rénovation du système REGA pour l'optimisation du réseau maillé, la rénovation des matériels électriques et de la radio d'exploitation, et la maintenance des programmes informatiques.

Les immobilisations d'exploitation devraient représenter en moyenne un investissement annuel de l'ordre de 50 millions € pour le Groupe pour les cinq prochaines années. Au cours des trois derniers exercices clos (2003, 2002 et 2001), ces immobilisations d'exploitation ont respectivement représenté des investissements s'élevant à 42,5 millions €, 46,0 millions € et 44,8 millions € (source : *Comité des Investissements à caractère Economique et Social (CIES)*).

4.6.5. Nouvelles concessions et autres opérations de développement

L'obtention de nouvelles concessions fait partie intégrante de la stratégie de développement du Groupe. Celle-ci s'articule selon trois axes, à partir du cœur de métier que constitue la concession à péage :

- étendre le champ de la concession et des activités d'exploitation d'autoroutes ou d'ouvrages, y compris les activités directement complémentaires ;
- conforter la vocation alpine du Groupe en s'appuyant sur AREA et sur la composante rhône-alpine de la Société, constituée notamment par les autoroutes A 40 Est A 42 — A 404 — A 432 ;
- chercher à diversifier ses activités dans le domaine des transports et des communications et à valoriser son savoir-faire et son patrimoine.

Ceci suppose aussi une politique active de veille technologique et d'innovation permettant au Groupe de rester à la pointe des évolutions technologiques et d'améliorer sa compétitivité dans ses divers métiers.

Les opérations les plus importantes et certaines activités de diversification pourront donner lieu à acquisition ou création de filiales après analyse juridique et financière.

En France, le Groupe entend répondre, seul ou en partenariat, aux consultations qui seront lancées par les autorités concédantes pour la construction et/ou l'exploitation d'infrastructures de transport routières ou autoroutières, en privilégiant les projets situés dans sa zone géographique.

Ainsi, le groupement Autoroutes Paris-Rhin-Rhône — EIFFAGE — EGIS, après avoir été retenu par l'État, a remis une offre de concession en juin 2004 pour l'autoroute A 19 Courtenay-Artenay.

De même, la Société a été pré-qualifiée par l'État fin juillet 2004 aux côtés de BILFINGER BERGER/RAZEL pour le projet de concession de l'autoroute A 65 Langon-Pau.

Enfin, le groupement AREA — BOUYGUES — SETEC a été retenu par l'État pour remettre en décembre 2004 une offre de concession pour l'autoroute A 41 Nord, section Saint Julien-en-Genevois — Villy-le-Pelloux.

Sur la base des schémas de services et des décisions du CIADT du 18 décembre 2003, le Groupe estime que 1.072 kilomètres d'autoroute à péage susceptibles de l'intéresser pourraient être mis en concurrence d'ici 2030. Le tableau ci-après, établi par le Groupe, présente les principales sections d'autoroute qui pourraient faire l'objet de nouvelles concessions.

<u>Désignation de la section</u>	<u>Longueur (en kilomètres)</u>
A 48 Ambérieu-Bourgoin	50
A 45 Lyon-Saint-Etienne	50
A 89 la Tour-de-Salvagny-A6	10
A 51 Contournement de Gap	80
A 585 Antenne de Digne	25
A 490 Contournement Sud-est de Valence	17
A 65 Langon-Pau	125
A 650 Pau-Oloron	28
A 32 Nancy-Thionville	115
A 26 Bourges-Auxerre-Troyes	235
A 19 Langres-Vesoul	80
A 831 Fontenay-le-Comte-Rochefort	60
A 24 Amiens — frontière belge	90
Contournement Ouest de Lyon	55
Contournement autoroutier de Strasbourg	27
Contournement autoroutier de Bordeaux	25
Total	<u>1.072</u>

Le Groupe entend se porter candidat à de futures concessions qui seront lancées par les collectivités territoriales pour la construction et/ou l'exploitation d'infrastructures de transport routier. Plus généralement, le Groupe examinera toutes les opportunités de développement de ses relations avec les collectivités territoriales, dans le cadre de contrats de prestations ou de partenariats public-privé, pour valoriser ses compétences d'exploitant, de maître d'ouvrage et de maître d'œuvre.

Le Groupe sera d'autre part attentif aux opportunités d'acquisition et/ou de fusion qui pourraient se présenter dans son champ d'activité, sous réserve de leur rentabilité et en privilégiant les synergies avec des entreprises intervenant dans des domaines complémentaires.

En outre, des partenariats pourraient être lancés avec d'autres maîtres d'ouvrage que l'État pour la construction ou l'exploitation d'infrastructures autoroutières ou non, sous forme de concession comme sous d'autres formes, notamment le partenariat public-privé, en milieu urbain et en « rase campagne », dans le cadre de la nouvelle décentralisation.

En Europe, et dans les pays membres de l'OCDE présentant un niveau de risque faible, le Groupe examinera l'opportunité de répondre à des appels à candidatures pour construire et/ou exploiter des infrastructures routières ou autoroutières, en recherchant systématiquement des partenariats diversifiés.

A court terme, seules des opérations ponctuelles réalisées dans le cadre de participations minoritaires et présentant un faible niveau de risque seront susceptibles d'être étudiées.

Le Groupe cherchera en particulier à établir des partenariats sur des opérations présentant des liens avec son réseau ou faisant appel à son savoir-faire spécifique (construction et exploitation de réseaux en zone de montagne par exemple).

Dans les autres pays, les initiatives de développement du Groupe se limiteront à des prestations de conseil à la maîtrise d'ouvrage et d'ingénierie dans ses métiers d'expertise, sous réserve de vérification préalable de la solvabilité et des moyens de financement des clients.

4.7. AUTRES ACTIVITÉS DU GROUPE

Les activités du Groupe hors péages et redevances des installations commerciales génèrent environ 1 % du chiffre d'affaires. Modestes en pourcentage, ces activités ont toutefois un impact sensible sur le résultat dans la mesure où elles mobilisent très peu de ressources supplémentaires.

4.7.1. Infrastructures télécom et divers

4.7.1.1. La fibre optique et les pylônes radios

Bien positionné en quelques années sur le marché de la location d'infrastructures de télécommunications, le Groupe a su tirer parti de la synergie née entre, d'une part, les besoins de la Société en matière de moyens de télécommunication (radio autoroutière annonçant en temps réel les conditions de circulation, équipement de gestion du trafic, surveillance des autoroutes par caméras) et, d'autre part, le fort développement des activités des opérateurs télécoms (déploiement des réseaux GSM et UMTS ainsi que des réseaux à très haut débit des opérateurs télécoms alternatifs).

Suite à un important programme de construction d'un réseau de câbles à fibres optiques lancé en 1996, le Groupe dispose aujourd'hui d'un patrimoine représentant environ 200.000 kilomètres de câbles à fibres optiques couvrant la quasi-totalité de son réseau autoroutier et de plus de 300 pylônes, avec un surplus de capacité louée aux opérateurs de télécommunication procurant en moyenne des recettes annuelles de l'ordre de 16 millions € depuis 1998.

La Société a également développé un savoir-faire reconnu dans le domaine de l'ingénierie, de l'exploitation et de la maintenance des réseaux télécom, se traduisant, en particulier, par son PC télécom qui assure la gestion de la maintenance. Ainsi, en plus de 7 ans, seule une demi-douzaine d'incidents ayant entraîné une perturbation des services télécoms d'opérateurs a été recensée et aucun incident n'a dépassé la durée prévue dans le cadre des engagements contractuels de durée d'interruption de service.

4.7.1.2. Le réseau radio numérique TETRA

En reprenant une partie des actifs de l'ancien opérateur de service de radiocommunications professionnelles numériques Dolphin Telecom qui avait déployé un réseau national numérique en technologie Tetra, la Société a créé, en 2003, la société Altech dont elle détient 33,5 % du capital, et qui a notamment pour activité la conception, la mise en œuvre et l'exploitation technique d'infrastructures hertziennes numériques.

La société Altech assiste la Société dans le développement de son réseau de radio de sécurité qui devrait être achevé en 2006, et travaille notamment avec les anciens clients de Dolphin Telecom, en mutualisant les infrastructures de son réseau Tetra (Ville de Mâcon, Aéroport Saint Exupéry, communauté urbaine de Lyon).

4.7.1.3. La diversification au profit des collectivités territoriales

Le Groupe répond à des appels d'offre pour l'établissement et l'exploitation de réseaux télécom et la fourniture de services de télécommunications lancés par les collectivités locales, par l'intermédiaire de groupements constitués avec des partenaires extérieurs dans lesquels la Société prend une participation minoritaire de l'ordre de 25 %.

La Société et AREA participent aussi aux procédures en cours d'attribution de délégations de service public dans ces domaines, notamment celles engagées par les collectivités locales de l'Allier, du Loiret et de la communauté urbaine de Chalon Val de Saône en 2003 et 2004.

4.7.1.4. L'équipement des aires en Wifi

Afin d'offrir un service de grande qualité à la clientèle professionnelle, la Société a lancé, après étude technique et financière, un programme de développement d'un service Wifi sur ses 30 aires les plus importantes et pour lequel la Société interviendra en tant qu'opérateur d'opérateur (en « B to B »).

Le Groupe prévoit que les opérations envisagées doivent permettre un retour sur investissement dès 2007.

4.7.2. Les activités d'information routière

La diffusion de l'information routière en temps réel venant à l'appui de la gestion du réseau est coordonnée par deux filiales de programmation radio du Groupe et par un GIE :

- La SIRA (Société d'Information Radio Autoroutière), filiale à 100 % de la Société, gère la radio Autoroute Info 107.7 FM. Disposant d'une trentaine de collaborateurs professionnels, la SIRA émet des bulletins en « temps réel » sur les conditions de circulation et propose un programme d'émissions axé sur la sécurité, la connaissance de l'autoroute et le tourisme des régions traversées, sur la totalité du réseau de la Société (avec décrochages régionaux sectorisant l'information routière) ainsi que sur le réseau de la Société Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc, avec laquelle la SIRA a conclu un contrat de prestations de service. Le chiffre d'affaires de la SIRA s'élevait en 2003 à 2,6 millions €, dont 56 %

provenaient des ventes de programmes à la Société, 36 % des recettes publicitaires et 8 % d'autres clients.

- La SOREALP (Société d'Organisation de la Radio Autoroutière Rhône-Alpes), créée en janvier 2003 et détenue à 97,3 % par AREA, produit un programme d'informations routières devant couvrir progressivement le réseau de la société AREA.
- Le GIE Autoroutes-Trafic, détenu à 29,41 % par le Groupe et pour le solde par d'autres sociétés concessionnaires d'autoroutes, collecte, traite et commercialise les informations trafic de ses membres pour diffusion via, notamment, les services Internet.

4.7.3. Ingénierie, maîtrise d'œuvre et expertise

La Direction de l'Ingénierie et de la Maîtrise d'Oeuvre de la Société est chargée, depuis 1994, d'assurer des prestations internes de maîtrise d'œuvre, d'études techniques et de développements informatiques dans des domaines divers tels que le génie civil, les équipements, la signalisation, la sécurité, et l'informatique métier (péage et trafic).

Elle propose également, depuis 2003, son expertise à une clientèle externe. En 2003, cette activité représentait environ 2 % de sa capacité de production et devrait se développer pour atteindre 10 % à moyen terme.

L'expertise du Groupe lui permet d'effectuer des prestations de conseil et d'ingénierie hors de ses frontières, essentiellement avec le Groupe EGIS (Transroute). Parmi les missions confiées, le Groupe fut ainsi chargé d'étudier la possibilité de mettre à péage le réseau autoroutier autrichien et de concevoir un système de télépéage pour certaines voies rapides de Melbourne (Australie).

4.7.4. Exploitation de voies rapides urbaines

AREA est actionnaire à 37 % de la société EPERLY qui exploite depuis 1999 le boulevard périphérique nord de Lyon. Cette société, qui a réalisé en 2003 un résultat de 0,19 million €, fait appel aux prestations d'AREA.

4.7.5. Plates-formes multimodales

AREA est actionnaire à 34,95 % de la SGTBA, qui gère la plate-forme de transbordement de Bourgneuf-Aiton dans le cadre du projet franco-italien d'autoroute ferroviaire alpine.

La mission de la SGTBA étant limitée à la gestion du site, AREA ne supporte donc pas le risque commercial lié à l'exploitation du ferroutage.

4.7.6. Assistance aux clients

AREA est actionnaire à 52,16 % de la Société d'Assistance Touring Secours (SATS). L'objectif de la SATS est d'offrir des services de dépannage aux clients du réseau d'AREA afin de permettre, dans le plus grand nombre de cas possible, aux automobilistes en panne de poursuivre leur trajet, au lieu d'être évacués vers un atelier extérieur.

Ainsi en 2003, 61 % des pannes de véhicules légers ont pu être traitées sur place.

4.8. POLITIQUE FINANCIERE DU GROUPE

4.8.1. Historique

La quasi totalité des emprunts ayant servi à la construction du réseau du Groupe a été souscrite auprès de la Caisse Nationale des Autoroutes (CNA), un établissement public à caractère administratif ayant pour mission de procurer aux sociétés autoroutières les ressources nécessaires au financement des travaux de construction ou d'aménagement de leur réseau, conformément aux dispositions d'une convention de financement conclue le 2 septembre 1996 entre la CNA, d'une part, et chacune des sociétés concernées.

La CNA contracte ou émet deux types d'emprunts à long terme, qui sont pour la quasi-totalité à taux fixe : des emprunts auprès de la Banque Européenne d'Investissement (BEI), et des emprunts obligataires domestiques et internationaux. Ces deux types d'emprunts donnent lieu au paiement des intérêts ou coupons principalement par échéances annuelles, le capital étant généralement remboursable *in fine*. Les prêts consentis par la CNA aux sociétés autoroutières sont assortis des mêmes conditions et des mêmes échéances que les emprunts souscrits par la CNA pour les financer.

Au 31 décembre 2003, le montant total du principal restant dû au titre de l'ensemble des emprunts consentis par la CNA au Groupe (dont 12 % représentent des emprunts auprès de la BEI) s'élevait à 6.829,8 millions €, dont 6.472,2 à taux fixe.

4.8.2. Gestion de la dette

4.8.2.1. Recours à la CNA

Considérant que l'esprit de la réforme du système autoroutier français, mise en œuvre conformément à la décision de la Commission européenne en date du 24 octobre 2000, consiste notamment à développer le financement du réseau autoroutier dans le cadre du partenariat public-privé, à ramener les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes dans un cadre juridique, comptable et financier de droit commun et à préserver leur capacité à lever des capitaux sur les marchés financiers, le Groupe a décidé de cesser progressivement de recourir à la CNA pour ses besoins futurs de financement ; il sera donc amené à recourir directement et progressivement à des emprunts bancaires ou obligataires.

Sur la période 2005-2008, le Groupe pourra cependant continuer à bénéficier des conditions de financement de la CNA, jusqu'à la fin 2006 pour les ICAS et jusqu'à la fin 2008 pour les nouvelles constructions de la concession actuelle. Compte tenu de cette ressource de financement mobilisable, de sa trésorerie disponible, et du produit de l'augmentation de capital et compte tenu également de l'autofinancement qu'il pense pouvoir dégager sur la période, le Groupe estime être en mesure de subvenir à l'ensemble de ses besoins de trésorerie liés notamment aux remboursements d'emprunts, aux investissements et aux dividendes versés sur la période. N'étant pas, a priori, contraint sur la période de recourir à des financements externes à la CNA, le Groupe n'exclut cependant pas de le faire si il identifiait des conditions de financements attrayantes.

A compter du 1^{er} janvier 2009, le Groupe cessera de recourir à la CNA.

4.8.2.2. Refinancements futurs

Compte tenu de son profil historique, la dette actuelle du Groupe présente un échéancier de remboursement concentré sur les quinze prochaines années, et un taux d'intérêt moyen plutôt élevé quoique décroissant du fait du désendettement et d'emprunts plus récents contractés à des taux de marché inférieurs.

En conséquence, le Groupe, dans un souci d'amélioration du profil de remboursement de sa dette, envisage de procéder à des offres publiques d'échange et/ou de rachat de certaines lignes obligataires de manière, d'une part, à limiter les besoins de financement dans le futur et, d'autre part, à bénéficier sur ces lignes des éventuelles opportunités liées à l'évolution des taux d'intérêt et des conditions de marché.

4.8.2.3. Opérations de couverture

Les hausses annuelles de péages étant indexées sur celles de l'inflation, il existe une exposition structurelle du résultat opérationnel du Groupe à une éventuelle baisse de l'inflation. Pour couvrir ce risque sur l'EBITDA (résultat d'exploitation hors dotation aux amortissements et provisions), le Groupe a entrepris au cours du premier semestre 2004 de procéder à quatre opérations de swaps portant sur l'échange d'un taux fixe contre un taux indexé sur l'inflation sur quatre emprunts CNA représentant un montant nominal de 669 millions €.

La Société n'exclut pas, en fonction des conditions de marché, de réaliser d'autres opérations de couverture dans le cadre d'une gestion active de sa dette.

4.8.3. Objectifs financiers

L'augmentation du capital de la Société dans le cadre de l'admission de ses actions aux négociations sur le Premier Marché d'Euronext Paris devrait permettre d'améliorer les fonds propres du Groupe, d'accélérer son désendettement et d'accroître sa capacité distributive (voir la section 3.5.2 ci-avant). Dans ce contexte, le Groupe a pour objectif d'obtenir une notation de crédit comparable à celle de ses pairs sur le marché, afin de pouvoir accéder directement à des emprunts bancaires ou obligataires aux meilleures conditions de marché.

Le Groupe a également pour objectif d'atteindre un ratio dette financière nette/EBITDA de 5x à l'horizon 2007.

Par ailleurs, le Groupe se fixe pour objectif de poursuivre l'amélioration de sa performance opérationnelle en portant sa marge d'EBITDA à 64 % à l'horizon 2007.

4.9. DEVELOPPEMENT DURABLE

Le Groupe s'attache depuis plusieurs années à développer une politique active en faveur du développement durable dans ses composantes environnementales, économiques et sociétales, et ce, tant dans ses relations avec ses partenaires et clients qu'au sein des sociétés du Groupe.

Considérant le développement durable comme une priorité stratégique, le Groupe a ainsi modifié son organisation interne pour renforcer la cohérence des actions menées en matière de développement durable et pour mieux sensibiliser son personnel à ces questions.

La création récente de structures *ad hoc* au sein de la Société et d'AREA montrent l'engagement du Groupe dans ce domaine.

Les sociétés du Groupe sont ainsi particulièrement vigilantes au respect de l'environnement naturel et humain et à la prise en compte des impératifs de développement durable lors de la conception, de la réalisation et de l'exploitation des ouvrages.

A cet effet, le Groupe adhère pleinement au document fondateur « Orientations du secteur autoroutier concédé en France pour un développement durable » publié en novembre 2002 par l'Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage au nom de l'ensemble des sociétés d'autoroutes, qui propose un certain nombre d'engagements autour de six grandes thématiques :

- la gestion responsable de l'environnement ;
- le client au cœur de nos préoccupations ;
- le péage, instrument de développement durable ;
- le secteur autoroutier concédé, acteur de la politique de transport ;
- le développement de nouveaux partenariats ;
- la valorisation des ressources humaines dans nos sociétés.

La mise en place d'une batterie d'indicateurs et la publication, à compter de l'exercice en cours, de rapports annuels spécifiques permettront de suivre régulièrement le respect des engagements pris par le Groupe.

Les problématiques liées à la prise en compte du client (sécurité et qualité de service), à la valorisation des ressources humaines (pour une politique sociale responsable) et au rôle de l'autoroute à péage dans la politique de transport sont traitées par ailleurs dans ce document (voir, notamment, les sections 4.5 ci-avant et 4.10 ci-après).

Deux aspects majeurs du développement durable sont explicités ci-après : le rôle de l'autoroute vis-à-vis du développement économique et territorial, et l'action menée pour la préservation de l'environnement.

Il convient toutefois de rappeler préalablement que le péage, basé sur le principe de l'utilisateur-payeur, est un instrument privilégié du développement durable, en permettant de financer une grande partie des coûts externes du transport routier tels que ceux liés à la sécurité routière et à la préservation de l'environnement et en facilitant, grâce à une tarification adaptée (y compris par des modulations horaires ou spatiales) une meilleure répartition du trafic sur l'ensemble du réseau. Dans le cadre des directives européennes sur la tarification des poids lourds, le Groupe étudie également la possibilité de faire varier les tarifs selon la classe d'émission polluante des véhicules.

4.9.1. Le Groupe Autoroutes Paris-Rhin-Rhône, partenaire du développement territorial

Le Groupe est un partenaire privilégié des collectivités territoriales pour l'aménagement du territoire et le développement économique du fait de son activité et des effets de levier qu'elle génère naturellement sur l'économie locale en permettant la migration des biens et des personnes.

Avec un effectif total moyen pondéré de 4.525 agents en 2003, le Groupe est un employeur important dans les régions concernées, tandis que les taxes foncières et professionnelles versées par le Groupe aux collectivités territoriales, d'un montant de 42 millions € en 2003, représentent un apport souvent significatif pour l'économie locale, sans compter les taxes versées par le Groupe à l'État et qui participent directement au financement des infrastructures. Ainsi, la taxe d'aménagement du territoire représente une charge de plus de 128 millions € pour le Groupe en 2003.

Par ailleurs, le Groupe développe de nombreux partenariats avec les collectivités, notamment pour la promotion du tourisme régional et la valorisation des territoires traversés, en concevant des espaces de promotion régionale

sur les aires ou en diffusant des informations touristiques sur la radio 107.7 FM et sur le site Internet des sociétés du Groupe, par exemple.

La mise en place de nouvelles formules d'abonnements et les cofinancements d'aménagements autoroutiers, tel des diffuseurs, participent également au développement économique régional et à l'aménagement du territoire.

D'autres formes de partenariat concernent la participation du Groupe à la politique nationale de rééquilibrage des modes de transports. AREA a ainsi lancé fin 2003 l'expérimentation d'autoroute ferroviaire franco-italienne entre les villes d'Aiton et Orbassano, tandis que la Société a participé à l'aménagement de la desserte du terminal rail-route de Perrigny-les-Dijon sur les autoroutes A 31 et A 311.

En application de l'article 14 de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982, des bilans économiques, sociaux et environnementaux sont automatiquement réalisés pour les opérations nouvelles (autoroutes A 19, A 39, A 77, A 432 et A 51).

En partenariat avec les administrations et les collectivités concernées, le Groupe a mis en œuvre depuis plus de 10 ans, une démarche volontariste d'observation des effets économiques et environnementaux de l'autoroute.

Le premier observatoire de cette nature, portant uniquement sur les effets économiques de l'autoroute, a été lancé en 1986 lors de la construction de l'autoroute A 71 (entre Bourges et Clermont-Ferrand) et ses résultats définitifs ont été publiés en 1999. Deux autres observatoires sont en cours : l'un, consacré à la fois aux impacts économiques et environnementaux sur l'autoroute A 39 entre Dole et Bourg-en-Bresse (lancé en 1993) et l'autre, plus récent, sur l'autoroute A 77 dans la traversée de la Nièvre, centré sur les impacts économiques.

Il s'agit à chaque fois d'étudier les effets de l'autoroute sur une large bande de territoire, avant, pendant et après la construction, sur une période totale d'environ 10 ans.

Les études, réalisées par des universités et des bureaux d'étude spécialisés, couvrent un large champ de connaissances concernant à la fois des effets économiques directs tels l'emploi, la mobilité ou les ressources induites, ou indirects, tels que la démographie, l'agriculture, le foncier, le tourisme, l'industrie ou le commerce, et les impacts environnementaux de l'autoroute. Elles permettent de confirmer le rôle de levier économique de l'autoroute par la création d'emplois et la dynamisation industrielle et commerciale des secteurs desservis, et de relativiser les impacts négatifs sur l'environnement lorsque les objectifs d'intégration au milieu naturel et humain ont bien été pris en compte lors de la conception et de la construction de l'autoroute.

Grâce aux partenariats initiés à cette occasion, entre opérateurs, universitaires et acteurs locaux, les observatoires permettent ainsi aux responsables régionaux de mieux prendre en compte l'arrivée de l'autoroute dans leurs réflexions de planification économique et spatiale, tout en favorisant l'émergence d'un corps de connaissances et d'un savoir-faire uniques en matière d'évaluation socio-économique et environnementale.

4.9.2. Une gestion responsable de l'environnement

Le Groupe estime que son rôle d'aménageur du territoire lui impose de reconnaître que les activités humaines, indispensables pour son développement, ont des impacts inévitables sur l'environnement. De nombreux textes réglementaires sont en place aujourd'hui pour rappeler qu'il n'y aura pas de développement durable sans une prise en compte adaptée des contraintes environnementales.

Ne se limitant pas aux obligations réglementaires qu'il est tenu de respecter, le Groupe a développé, depuis trente ans, un ensemble de compétences internes et de moyens permettant d'anticiper les évolutions à venir en matière d'environnement, depuis les phases de construction jusqu'à l'exploitation des autoroutes, s'intégrant dans la stratégie volontariste du Groupe en matière d'environnement.

La construction d'une autoroute neuve se caractérise aujourd'hui par la prise en compte de l'environnement le plus tôt possible dans la phase de conception. A partir d'expertises réalisées par des bureaux d'études indépendants, la sensibilité et la vulnérabilité écologique des milieux traversés sont étudiées en amont des projets. Le choix du tracé, les décisions d'aménagements environnementaux spécifiques pour la protection des eaux, de la faune, de la flore, pour la lutte contre les nuisances sonores ainsi que les projets d'aménagements paysagers et d'intégration des équipements sont le fruit d'une véritable concertation entre spécialistes et administrations locales, élus, riverains et associations, qui font chacun part de leurs attentes. Les dépenses consacrées à l'intégration paysagère et environnementale des autoroutes représentent ainsi plus de 10 % des investissements sur autoroute neuve.

La construction de l'autoroute A 39 entre Dole et Bourg-en-Bresse (appelée « l'autoroute verte ») est un exemple du savoir-faire du Groupe dans ce domaine. Le suivi réalisé par l'intermédiaire de l'observatoire économique et environnemental mis en place par la Société sur cette autoroute atteste que cette infrastructure a su concilier le

développement économique des territoires traversés et le respect de contraintes environnementales sévères. La section Grenoble — Col du Fau de l'autoroute A 51 témoigne aussi de l'expérience du Groupe en matière de réalisations en zone de relief accidenté.

Les autoroutes nouvelles sont équipées de systèmes performants de protection de l'environnement comme les bassins de protection des eaux ou les écrans antibruit. Le respect de la biodiversité est également pris en compte avec par exemple des passages spécifiques pour la grande faune ou le rétablissement de corridors biologiques. Des biotopes entiers peuvent être recréés afin de préserver des écosystèmes fragiles traversés par les autoroutes.

Dans ce cadre, le Groupe entretient de nombreux partenariats avec des organismes extérieurs afin d'assurer une gestion à long terme de ces zones naturelles remarquables. Lors de la construction de l'autoroute A 432 par exemple, 32 hectares du marais de Charvas, situé en Isère, ont ainsi été acquis par la Société et confiés à une association qui en assure aujourd'hui la gestion extensive, propice au développement de la biodiversité. Les zones d'emprunts des matériaux nécessaires à la construction des autoroutes sont systématiquement restituées pour que les impacts soient minimes. Le réaménagement de la carrière de Roissiat, dans l'Ain, a ainsi permis de redonner un aspect naturel à ce site qui a fourni la moitié des matériaux de l'assise et des chaussées de l'autoroute A 39.

Le Groupe œuvre également activement pour gérer les problèmes d'environnement dans le cadre de son activité d'exploitation. A titre d'exemple chaque année, plus de 9 millions € sont engagés par le Groupe pour réduire les nuisances environnementales sur les autoroutes en service, avec un programme d'actions pluri-annuel permettant de remettre à niveau les autoroutes anciennes et de répondre à l'évolution des exigences réglementaires.

Dans le domaine du bruit, le Groupe a engagé depuis plusieurs années un important programme de résorption des nuisances. Les sites restant à traiter sur l'ensemble du réseau le seront intégralement dans la période 2004-2008 dans le cadre des enveloppes annuelles prévues pour l'environnement.

La protection des eaux est également un volet important du programme environnement. Le Groupe a engagé un programme d'investissements de 30 millions € qui aboutira d'ici à 2008 à la protection totale des zones les plus vulnérables (périmètres éloignés de captage d'eau potable). Le Groupe a également relancé un programme visant la protection des milieux naturels sensibles (en particulier pour le lac du Bourget) après d'autres opérations similaires (lac de Sylans).

En matière de gestion des déchets, le Groupe a mis en conformité l'ensemble de ses activités avec la réglementation et a engagé un programme d'équipements pour que toutes les unités réalisent un tri et une élimination des déchets en utilisant au mieux les filières existantes. La Société a ainsi équipé en points de recyclage l'ensemble des aires d'accueil du public (près de 300 points de recyclage installés), et fin 2003, 85 % des sites de l'entreprise et près de 50 % des aires étaient dotés d'équipements de tri sélectif. Un partenariat a été conclu avec Eco Emballages afin d'équiper 95 % des sites d'ici à 2008. De son côté, AREA a mis en place sur l'ensemble de son réseau des conteneurs semi-enterrés de très grandes capacités, permettant d'une part d'améliorer les conditions de travail des agents autoroutiers par une mécanisation de la collecte et d'autre part, d'offrir aux clients une qualité constante d'accueil. Globalement, les filières de traitement utilisées par AREA lui ont permis de valoriser plus de 70 % de ses déchets en 2003.

Enfin, le Groupe entretient au quotidien plus de 10.000 hectares de dépendances vertes et plus de 10 millions d'arbres plantés. En gérant ces espaces de manière appropriée, le Groupe participe au maintien de la biodiversité.

Quelques chiffres illustrent la participation active du Groupe à la protection de l'environnement :

- 10.250 hectares d'espaces verts ;
- 1.108 bassins de décantation, dont 892 bassins antipollution ;
- 34,5 kilomètres d'écrans antibruit ;
- 69,5 kilomètres de merlons antibruit ;
- 168 passages à faune ;
- 3.230 kilomètres de clôtures pour protection de la faune.

4.10. RESSOURCES HUMAINES

4.10.1. Structure des effectifs et perspectives d'évolution

Au 31 décembre 2003, le Groupe comptait 4.529 salariés sous contrats de travail à durée indéterminée et 485 sous contrats de travail à durée déterminée, représentant globalement un effectif moyen pondéré de 4.525 personnes (CDI et CDD). Au 30 juin 2004, le Groupe comptabilise un effectif moyen pondéré de 4.462

personnes, à comparer à l'effectif moyen pondéré de 4.472 au 30 juin 2003. A la date du présent document de base, le Groupe estime que ses effectifs au 31 décembre 2004 devraient être stables par rapport au 31 décembre 2003.

Le Groupe privilégie les emplois sous contrat à durée indéterminée tout en recherchant flexibilité et souplesse à travers la programmation du temps de travail, afin de répondre aux besoins du trafic. Les équipes du Groupe assurent un service continu 7 jours sur 7, 24 heures sur 24, 365 jours par an. Le Groupe emploie également des salariés sous contrats à durée déterminée notamment afin de faire face aux pointes de trafic, occasionnelles ou saisonnières.

Le tableau ci-après représente l'évolution des effectifs moyens pondérés du Groupe au cours des cinq dernières années :

	<u>1999</u>	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Collèges					
Cadres	409,8	432,7	447,5	463,1	498,2
Agents de maîtrise	1.154,9	1.283,0	1.429,1	1.500,6	1.555,7
Employés / ouvriers	<u>2.436,4</u>	<u>2.587,5</u>	<u>2.598,9</u>	<u>2.556,9</u>	<u>2.471,4</u>
Total	<u>4.001,1</u>	<u>4.303,3</u>	<u>4.475,5</u>	<u>4.520,6</u>	<u>4.525,3</u>
Activités					
Péage	1.744,4	1.893,1	1.980,3	1.965,3	1.927,7
Viabilité	1.331,3	1.417,8	1.472,8	1.487,0	1.499,4
Structure	<u>925,4</u>	<u>992,4</u>	<u>1.022,5</u>	<u>1.068,3</u>	<u>1.098,2</u>
Total	<u>4.001,1</u>	<u>4.303,3</u>	<u>4.475,5</u>	<u>4.520,6</u>	<u>4.525,3</u>

Note : Les effectifs moyens pondérés mesurent l'équivalence en temps plein de l'effectif en contrat à durée indéterminée ou à durée déterminée au cours d'une période donnée (pondération en fonction du taux d'emploi et du temps de présence au cours de la période).

En 2003, en effectif moyen pondéré, le Groupe comptait 11 % de cadres, 34 % d'agents de maîtrise et 55 % d'ouvriers employés, soit près de 90 % dédiés à l'exploitation. Il convient par ailleurs de noter que 43 % des salariés du Groupe sont affectés au péage et 33 % à des emplois de viabilité, entretien et sécurité.

Les salariés du Groupe travaillent sur des sites dispersés géographiquement, le réseau du Groupe comptant 2.205 kilomètres en service et près de 200 sites de travail au 30 juin 2004.

Depuis deux ans, les effectifs du Groupe se sont stabilisés, avec un effectif moyen pondéré de 4.521 personnes en 2002 et de 4.525 personnes en 2003. Cette stabilisation se confirme pour les premiers mois de l'année 2004.

Le programme de télé-exploitation des péages et la politique active de commercialisation des badges *Liber-t* se sont en particulier traduits par une diminution des effectifs (exprimés en effectif moyen pondéré) affectés au péage (1.980 personnes en 2001, 1.965 personnes en 2002, 1.928 personnes en 2003) et donc par de réels gains de productivité puisque dans le même temps, le trafic progressait.

4.10.2. Politique de gestion des ressources humaines et de formation

Le Groupe développe une politique de gestion des ressources humaines répondant à la stratégie de l'entreprise mais aussi aux aspirations professionnelles des salariés. Une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences appelée « démarche développement et compétences » est par exemple mise en œuvre au sein de la Société. Ses objectifs sont d'évaluer les compétences de tous les salariés lors de l'entretien de progrès annuel, de favoriser la mobilité professionnelle et géographique, d'assurer une bonne répartition entre promotion interne et recrutement externe et d'offrir des perspectives d'évolution vers les métiers émergents, au besoin par des parcours de formation adaptés.

A cet égard, la contribution de la formation au processus d'ensemble de gestion et de développement des ressources humaines (intégration des nouveaux embauchés, développement des compétences et évolution au sein de l'entreprise) est déterminante. 82.000 heures de formation ont ainsi été dispensées en 2003 pour un investissement de 4,4 millions €. Outre les objectifs permanents de renforcement des compétences, les axes de formation prioritaires sont les techniques de management et de communication, la sécurité de l'exploitation, l'environnement et le développement durable.

Enfin, la Société a mis en place une politique de gestion des cadres plus individualisée. Ainsi, le renforcement de l'individualisation de la rémunération a conduit, pour les cadres dirigeants, à introduire une part variable sur objectifs exprimée en pourcentage du forfait annuel ; les objectifs étant définis et mesurés sur l'année.

Le Groupe a également conclu en 2003 trois accords d'entreprise permettant aux salariés des entreprises du Groupe (Société, AREA, SIRA) de bénéficier de l'intéressement en fonction des résultats et des performances de l'entreprise (voir la section 6.5 ci-après).

4.10.3. Sécurité du personnel

La sécurité du personnel est une priorité absolue. Ainsi, la Société, dans le centre de formation aux métiers de la sécurité qu'elle a spécifiquement créé à Bourg-en-Bresse au cœur du réseau du Groupe, élabore des programmes de formation, suivis à périodicité définie par l'ensemble des salariés affectés à la surveillance et à l'entretien du réseau. Outre un travail très important sur les procédures d'intervention sous trafic, le Groupe, à travers AREA, a développé depuis deux ans un partenariat avec le centre de formation de la Société Française du Tunnel Routier de Fréjus qui dispense les formations à la lutte contre l'incendie et au secourisme.

En parallèle, une démarche « management de la prévention » est mise en place depuis plusieurs années.

Cette démarche s'articule autour de trois orientations stratégiques : responsabilisation de l'encadrement, mise en œuvre de la sécurité intégrée et développement des comportements préventifs par une pédagogie quotidienne du risque.

Ce dispositif fonctionne sous la forme d'une structure fortement charpentée composée de différentes instances (comité stratégique de prévention, comités régionaux et locaux de prévention) dont chacune à son niveau de compétence prend en charge tous les problèmes liés à la prévention.

L'analyse systématique des accidents du travail permet d'identifier les causes et de leur apporter des mesures correctives.

Ces efforts ont abouti à une très nette amélioration de la situation.

Le taux de fréquence d'accidents du travail « Groupe » diminue régulièrement. Il est ainsi passé de 13,90 en 2001 à 11,75 en 2003. Il représente la moitié du taux moyen national (*source : revue « Travail et Sécurité » publiée par l'Institut National de Recherche et de Sécurité*), et est nettement inférieur aux taux des autres sociétés d'autoroutes, comme indiqué dans le tableau ci-après :

	Taux de fréquence des accidents du travail avec arrêt		
	2001	2002	2003
Groupe	13,90	13,55	11,75
Autres sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes ⁽²⁾	21,66	21,53	22,06

(1) Le taux de fréquence s'entend comme le nombre d'accidents du travail avec arrêt par millions d'heures travaillées.

(2) ASF, ESCOTA, SANEF, SAPN, ATMB (*source : bilans sociaux des sociétés*).

4.10.4. Relations sociales

Le Groupe a la volonté d'entretenir avec les partenaires sociaux des relations fondées sur la confiance qui passent par la recherche et la mise en œuvre de réponses concertées et équilibrées reposant sur des engagements clairs.

Sur ces fondements communs, le Groupe n'a connu sur les trois dernières années aucun conflit social ayant affecté de manière significative son activité, les interruptions de travail recensées sur les années 2002 et 2003 ayant représenté une moyenne de seulement 0,1 % du nombre total d'heures travaillées.

Au sein de la Société, chaque direction régionale est dotée d'un comité d'établissement et de délégués syndicaux ayant vocation à signer des accords d'établissement. La Société souhaite ainsi développer un dialogue social proche des réalités quotidiennes de travail de ses salariés. Les questions de portée plus générale concernant l'ensemble de la Société sont examinées avec le comité central d'entreprise ou les délégués syndicaux centraux dans le respect des attributions propres à chacune de ces institutions représentatives du personnel.

AREA est organisée en un seul établissement et donc un seul comité d'entreprise. Les négociations ont lieu avec les délégués syndicaux au niveau de l'entreprise.

Enfin, le Groupe est doté d'un comité de groupe qui, chaque année, permet aux dirigeants de donner des informations et d'échanger avec les partenaires sociaux sur les questions communes, en particulier dans les domaines économiques et financiers.

4.11. PROPRIETE INTELLECTUELLE

Le Groupe s'est depuis longtemps attaché à être propriétaire des marques qu'il utilise et de les protéger contre toute utilisation abusive.

Ainsi, certaines de ses autoroutes sont personnalisées « l'autoroute des vacances » pour l'autoroute A 6 (Paris — Lyon), « l'autoroute de l'arbre » pour l'autoroute A 77 (Dordives — Cosne-sur-Loire), « l'autoroute verte naturellement » pour l'autoroute A 39 (Dijon — Bourg-en-Bresse).

Les marques Archéodrome, Sécurodrome, Autoroute Info, Lyon Trafic Info (LTI), rhônalp'1 107.7, la Route des vents, notamment, sont déposées. « Autoroutes Paris-Rhin-Rhône » et son logo sont protégés auprès de l'Institut National de la Propriété Intellectuelle, de même qu'« AREA » et son logo.

4.12. ASSURANCES

Le Groupe a mis en place une politique de couverture des principaux risques assurables inhérents à son activité principale et ses activités annexes (telles que l'ingénierie industrielle, la construction et l'exploitation des infrastructures de télécommunication). A ce titre, la Société et AREA ont souscrit séparément des polices d'assurance, les filiales du Groupe bénéficiant également, en règle générale, de ces polices :

- La police *Responsabilité civile exploitation et professionnelle* couvre les conséquences pécuniaires découlant de la mise en jeu de la responsabilité civile des sociétés pour les dommages causés aux tiers au cours de leurs activités ainsi que leurs fautes professionnelles commises dans le cadre de prestations de services. Ainsi la Société bénéficie-t-elle d'une couverture maximum de 15,25 millions € tant au titre de sa responsabilité civile exploitation (par sinistre) qu'au titre de sa responsabilité civile professionnelle (par sinistre et par année d'assurance). La police *Responsabilité civile exploitation et professionnelle* prenant fin le 31 décembre 2004, la Société négocie actuellement une nouvelle police devant offrir une couverture plus élevée à compter du 1er janvier 2005. AREA est assurée aux mêmes titres à hauteur de 11,45 millions €.
- La police *Responsabilité civile atteinte à l'environnement* garantit et prend en charge, par année et par sinistre, les dommages corporels, matériels et immatériels subis par des tiers résultant d'une atteinte accidentelle à l'environnement, dans la limite d'un plafond maximum de 25 millions € pour la Société et de 7,65 millions € pour AREA. Cette police offre également une couverture, par année et par sinistre, des frais engagés pour procéder aux opérations visant à supprimer les menaces de dommages et à éviter toute aggravation, à hauteur d'un plafond maximum de 4 millions € pour la Société et de 1,525 million € pour AREA, montants qui sont inclus dans les plafonds susmentionnés. Cette couverture complète le volet *pollution et atteinte accidentelle à l'environnement* des polices *Responsabilité civile exploitation* de la Société et d'AREA pour un montant maximum de 1,525 million € par sinistre. La police *Responsabilité civile atteinte à l'environnement* de la Société prenant également fin au 31 décembre 2004, la Société examine actuellement la mise en place d'une nouvelle police avec des plafonds plus élevés à compter du 1er janvier 2005.
- La police *Dommages aux biens*, qui couvre classiquement les risques, entre autres, d'incendie, explosions, foudre, vols, bris de machines, honoraires d'expert, pertes de loyers, prévoit des plafonds de garantie variant en fonction du type de dommage. A titre d'exemple, la garantie Dommages souscrite par la Société prévoit un plafond de couverture annuel maximum de 29,55 millions € par sinistre en cas d'incendie ou de dégâts des eaux tandis que la police souscrite par AREA prévoit un plafond de couverture annuel maximum de 19,98 millions € par sinistre.
- Les risques automobile des sociétés du Groupe sont couverts par la police obligatoire *Flotte automobile* proposant un degré de couverture variable selon les options de garantie retenues pour chaque catégorie de véhicules assurés. La Société et AREA ont, en outre, choisi de souscrire à différentes polices automobile complémentaires, telles que la police *Automobile Missions* qui garantit aux membres de leur personnel une couverture, là encore à degré variable, de leurs propres véhicules lors des déplacements nécessités par les besoins du service.

En outre, le Groupe est également titulaire d'une police d'assurance *Responsabilité civile des mandataires sociaux* qui a été souscrite par l'Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage (ASFA),

en vue de couvrir les dirigeants des sociétés d'autoroutes membres de l'ASFA, lorsqu'ils sont mis en cause dans l'exercice de leurs fonctions. Les dirigeants du Groupe sont ainsi assurés à hauteur d'un montant annuel global de 4.573.470 €. Cette police excluant cependant toutes réclamations relatives aux opérations sur marchés réglementés ou aux violations de la législation et réglementation applicables aux sociétés faisant appel public à l'épargne, la Société entend souscrire séparément une nouvelle police adaptée aux dirigeants de sociétés cotées préalablement à l'admission de ses actions aux négociations sur le Premier Marché d'Euronext Paris.

En revanche, le Groupe n'est pas assuré contre les pertes d'exploitation et ne souscrit de police dommages ouvrage qu'au cas par cas, après étude approfondie des risques de réclamations des tiers consécutifs à l'édification de certains ouvrages.

Le montant total des primes versées par le Groupe au titre de l'ensemble des polices d'assurance en 2003 s'élève à 1.494.514 €.

4.13. REGLEMENTATION APPLICABLE A L'ACTIVITE DU GROUPE

Dans le cadre de ses activités, le Groupe est soumis à diverses réglementations, comprenant notamment les réglementations applicables à certains contrats conclus par la Société et AREA, les réglementations de droit public applicables en matière d'autorisation et de construction d'autoroutes (procédures de déclaration d'utilité publique et d'expropriation, notamment), la réglementation applicable à la pose et à l'exploitation de réseaux de télécommunication dans l'emprise des ouvrages concédés, ainsi que les réglementations applicables en matière d'environnement, dont les principales caractéristiques sont décrites ci-après.

4.13.1. La réglementation applicable aux contrats du Groupe

4.13.1.1. La réglementation applicable aux contrats de concession d'autoroutes

Général

Le système des concessions autoroutières et des autoroutes à péages a été institué en France par la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes, désormais incorporée dans le Code de la voirie routière. Aux termes de l'article L. 122-1 du Code de la voirie routière, les autoroutes sont définies comme des « *routes sans croisement, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet et essentiellement réservées aux véhicules à propulsion mécanique* ».

Les autoroutes font partie du domaine public routier national et, à ce titre, ne peuvent appartenir qu'à l'État. L'usage des autoroutes est en principe gratuit. L'article L. 122-4 du Code de la voirie routière autorise toutefois expressément l'État à concéder la construction et l'exploitation d'une autoroute et de ses installations annexes et lui donne la faculté, dans ce cas, d'autoriser le concessionnaire à percevoir des péages destinés à assurer le financement de la construction, de l'exploitation, de l'entretien et la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par le concessionnaire.

Initialement réservé aux personnes publiques et sociétés d'économie mixte, le système des concessions autoroutières a été étendu aux sociétés à capitaux entièrement privés par le décret n° 70-398 du 12 mai 1970.

Contrats d'entreprise

L'État a instauré en 1994 l'établissement de contrats pluriannuels comportant des engagements financiers et tarifaires pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Les premiers contrats signés avec la Société et AREA, dits contrats de plan, couvraient la période 1995-1999.

Cette pratique des contrats passés entre l'État et les entreprises publiques a été consacrée par la loi relative aux nouvelles régulations économiques du 15 mai 2001 aux termes de laquelle : « *l'État peut conclure, avec les entreprises du secteur public placées sous sa tutelle ou celles dont il est actionnaire et qui sont chargées d'une mission de service public, des contrats d'entreprise pluriannuels* ». L'objet de ces contrats est de déterminer « *les objectifs liés à l'exercice de la mission de service public assignée à l'entreprise, les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre, le cas échéant par l'intermédiaire de filiales, et les relations financières entre l'État et l'entreprise* ».

S'agissant plus particulièrement des sociétés concessionnaires d'autoroutes, le contrat d'entreprise a également pour objet fixer de « *les modalités d'évolution des tarifs de péages pendant la période considérée* » conformément aux dispositions de l'article 1^{er} du décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers.

Réforme du régime des SEMCA en 2001

Une réforme importante, mise en œuvre par l'ordonnance n° 2001-273 du 28 mars 2001, a eu pour objectif de rapprocher le régime juridique des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA) de celui des sociétés de droit commun, susceptibles de se porter candidates à de nouvelles concessions dans le respect des règles européennes de concurrence et dans les mêmes conditions que les sociétés relevant du secteur privé. Consultée sur le projet de réforme du régime d'exploitation des concessions autoroutières en France, la Commission européenne n'a pas soulevé d'objection à cette réforme dans une décision du 24 octobre 2000.

Dans ce cadre, un certain nombre de modifications, qui ont affecté la structure financière et les méthodes comptables des SEMCA, ont été adoptées.

Tout d'abord, l'ordonnance de 2001 a supprimé l'obligation de l'État portant sur la reprise du passif de la société concessionnaire à l'expiration de la concession.

Ensuite, l'État a mis fin, en 2001, à la pratique de l'« adossement » consistant à financer une section d'autoroute nouvelle par la conclusion d'un avenant portant prolongation de la durée initiale de la concession principale déjà attribuée et exploitée.

Conformément à la réglementation applicable, l'attribution de concessions d'autoroutes donne désormais lieu à des mesures de publicité préalable, faisant état des critères qui seront utilisés pour arrêter le choix du concessionnaire et ayant pour objet de permettre la présentation d'offres concurrentes et une égalité de traitement entre les candidats, et à une mise en concurrence. L'équilibre de leur financement est assuré, le cas échéant, par des subventions versées par l'État et/ou les collectivités locales.

Enfin, les SEMCA ont abandonné, dès l'arrêté des comptes de l'exercice 2000, le mécanisme dit des charges de structure différées, régime comptable dérogatoire qui permettait aux SEMCA d'immobiliser à l'actif de leur bilan les charges de structure (tels que les amortissements, les frais financiers) que les produits de leur exploitation ne leur avaient pas permis d'absorber.

En contrepartie de la suppression des engagements de reprise de passif et du mécanisme des charges différées, une prorogation de la durée des contrats de concession, d'une durée de 12 à 15 ans, a été accordée aux SEMCA par l'ordonnance de 2001. Ainsi, le terme des concessions autoroutières de la Société et d'AREA a été reporté du 31 décembre 2017 au 31 décembre 2032.

Nature juridique de la concession d'autoroutes

Les concessions d'autoroutes ont une nature mixte de concessions de travaux et de service public. En tant que telles, les concessions d'autoroute sont soumises, relativement à leur attribution, aux dispositions de la loi « Sapin » n° 93-122 du 29 janvier 1993, ainsi qu'à celles de la directive n° 93/37 du 14 juin 1993 sur les marchés de travaux lorsque le montant des travaux est supérieur à 5 millions €, imposant une procédure de publicité et de mise en concurrence.

Le contrat de concession comporte un certain nombre de clauses dites réglementaires, qui peuvent être invoquées directement et contestées par des tiers. Ainsi, les usagers d'un service public délégué, qui sont des tiers au contrat de délégation, peuvent invoquer par voie d'exception l'illégalité des clauses de la délégation qui ont un caractère réglementaire, et notamment les clauses tarifaires qui leurs sont appliquées.

Réglementation des péages

L'ordonnance du 30 décembre 1986 pose en principe que les prix des biens, produits et services relevant antérieurement au 1^{er} janvier 1987 de l'ordonnance du 30 juin 1945 « *sont librement déterminés par le jeu de la concurrence* ». En théorie, ce principe couvre les tarifs des péages autoroutiers qui, avant 1986, avaient été réglementés sur la base de l'ordonnance de 1945.

Le principe de libre détermination des prix est toutefois écarté par le même article de l'ordonnance (aujourd'hui codifié à l'article L. 410-2 al. 2 du Code de commerce) « *dans les secteurs ou les zones où la concurrence par les prix est limitée en raison soit de situations de monopole ou de difficultés durables d'approvisionnement, soit de dispositions législatives ou réglementaires* » ; dans ce cas, un décret en Conseil d'État, pris après consultation du Conseil de la Concurrence, peut réglementer les prix.

Cette possibilité de régime dérogatoire au principe général de la liberté des prix a été utilisée pour les tarifs des péages des exploitants de concessions autoroutières. Ainsi, le décret n° 88-1208 du 30 décembre 1988, remplacé ensuite par le décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 et le décret n° 96-76 du 31 janvier 1996, a prévu la fixation du tarif des péages dans les conditions décrites ci-après.

Les cahiers des charges des concessions autoroutières du Groupe définissent les règles de fixation des tarifs de péages et notamment les modalités de calcul d'un tarif kilométrique moyen (TKM) servant de base aux tarifs des péages et qui tient compte de la structure du réseau, des charges d'exploitation et des charges financières, ainsi que les possibilités de modulation de ce TKM.

Les cahiers des charges des concessions autoroutières du Groupe disposent ainsi que lorsqu'un contrat d'entreprise est signé, l'évolution des tarifs de péage pendant la durée dudit contrat ne peut être inférieure à 85 % du taux d'évolution des prix à la consommation, hors tabac, pour la Société, et à 80 % de ce taux pour AREA (voir la section 4.5.2.2 ci-avant).

Toutefois, aux termes de l'article 3 du décret du 24 janvier 1995, en l'absence de contrat d'entreprise, « *les tarifs de péages sont fixés par arrêté conjoint du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé de l'équipement, après consultation de la société concessionnaire concernée* ». Dans cette hypothèse, « *la majoration des tarifs de péages ainsi fixés ne peut être inférieure à 70 p. 100 de l'évolution des prix à la consommation (hors tabac) constatée depuis la fixation, l'année précédente, des tarifs applicables sur le réseau concédé à la société* ».

Par ailleurs, en cas de manquement de la Société ou d'AREA à leurs obligations respectives en matière de fixation des tarifs des péages, le Ministre chargé de l'économie et le Ministre chargé de l'équipement peuvent, par arrêté conjoint et à titre de sanction, fixer unilatéralement les tarifs des péages.

Redevance d'occupation domaniale

Dans la mesure où les autoroutes concédées au Groupe appartiennent au domaine public de l'État, leur exploitation donne lieu à la perception par ce dernier d'une redevance annuelle d'occupation domaniale.

Aux termes de l'article R. 122-27 du Code de la voirie routière, les sociétés concessionnaires d'autoroutes doivent verser annuellement à l'État avant le 30 juillet une redevance pour occupation du domaine public déterminée par application de la formule suivante :

$$R = (R_1 + R_2) \times 0,3$$

où :

— $R_1 = V \times 1\,000 \times L$;

— $R_2 = 0,015 \times CA$;

— « V » est la valeur locative d'un mètre de voie autoroutière telle qu'elle est fixée au II de l'article 1501 du Code général des impôts et actualisée selon les modalités prévues pour les propriétés bâties autres que les immeubles industriels à l'article 1518 bis de ce même code. Elle fait l'objet d'une réévaluation régulière par le Groupe. A titre indicatif, la valeur de « V » retenue pour le calcul de la redevance d'occupation domaniale versée à l'État au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2003 était de 11,88 €. Elle était de 11,78 € pour l'exercice 2002 et de 11,68 € pour l'exercice 2001 ;

— « L » correspond au nombre de kilomètres de voies autoroutières exploitées par le concessionnaire au 31 décembre de l'année précédant l'année du versement ;

— « CA » représente le montant du chiffre d'affaires réalisé par la société au titre de son activité de concessionnaire d'autoroutes sur le domaine public national, tel qu'il apparaît dans les comptes définitifs au titre de l'année précédant l'année du versement.

Ce mode de fixation de la redevance permet d'assurer la transparence et l'égalité de traitement entre les différentes sociétés concessionnaires d'autoroutes. Le tableau ci-après indique les montants versés par le Groupe à l'État au titre de la redevance d'occupation domaniale pour les trois derniers exercices :

<u>Exercice</u>	<u>Montant</u> (en millions €)
2003	39,57
2002	39,19
2001	38,68

4.13.1.2. La réglementation applicable aux autres contrats du Groupe

Contrats soumis à des règles de publicité et de mise en concurrence

Les contrats conclus par la Société et AREA pour l'exécution ou les besoins du service public (construction, exploitation, entretien des autoroutes et acquisitions des biens nécessaires au service) sont soumis à des règles de publicité et de mise en concurrence, bien qu'ils ne constituent pas des marchés publics au sens du Code des marchés publics, sur le fondement des directives européennes portant coordination des procédures de passation des marchés publics (directives n° 92/50 du 18 juin 1992 pour les marchés de services, n° 93/36 du 14 juin 1993 pour les marchés de fournitures et n° 93/37 du 14 juin 1993 pour les marchés de travaux, remplacées, avec effet au 31 janvier 2006 au plus tard, par la directive n° 2004/18 du 31 mars 2004) et de leurs textes de transposition tel que l'article 9 de la loi n° 91-3 du 3 janvier 1991 qui impose aux sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes une publicité et une mise en concurrence préalables à l'échelle européenne pour leurs marchés de travaux. Par ailleurs, l'article 48 de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993, dite « loi Sapin », soumet les marchés de travaux, d'études et de maîtrise d'œuvre des sociétés d'économie mixte conclus pour la réalisation de leur mission de service public aux principes de publicité et de mise en concurrence prévus par le Code des marchés publics.

Lorsque les montants des contrats dépassent des seuils fixés par les textes au niveau français ou européen, leur attribution requiert l'organisation par la société concessionnaire de mesures de publicité préalable et de mise en concurrence.

Les marchés du Groupe sont en principe conclus sur appels d'offres au moyen d'avis d'appel public à la concurrence publiés dans certains journaux français et, en fonction des seuils, au Journal Officiel de l'Union européenne. L'appel d'offres est la procédure par laquelle la société concessionnaire concernée choisit la meilleure offre, sans négociation, sur la base de critères objectifs préalablement portés à la connaissance des candidats. L'appel d'offres peut être ouvert ou restreint, la société étant libre de choisir entre les deux formes d'appel d'offres. L'appel d'offres est dit ouvert lorsque tout candidat peut remettre une offre ; l'appel d'offres est dit restreint lorsque seuls peuvent remettre des offres les candidats qui y ont été autorisés après sélection.

Conformément aux dispositions du décret n° 93-584 du 26 mars 1993, pris en application de la loi Sapin, la Société et AREA se sont chacune dotées d'une commission d'appel d'offres depuis, respectivement, le 22 juin 1993 et le 29 juin 1993. Les principales attributions de cette commission consistent à vérifier les conditions de mise en concurrence, prendre acte de l'estimation prévisionnelle de référence, ouvrir les plis, signer le procès-verbal d'ouverture des plis et le renseigner en mentionnant les observations éventuelles formulées par les membres de la commission. La saisine de cette commission est obligatoire pour les marchés dont le montant présumé est supérieur à 106,71 milliers € et également possible pour les marchés inférieurs à cette somme.

Pour les marchés excédant certains seuils, la Société et AREA ont chacune constitué une commission consultative des marchés chargée d'émettre un avis sur le choix des attributaires des marchés et sur la passation des avenants, préalablement à la décision d'attribution ou de signature par la personne responsable du marché, respectivement, depuis le 1^{er} septembre 2001 et le 1^{er} octobre 2001 (voir la section 6.3.4 ci-après).

Aux termes des contrats de concession d'autoroutes, la Société et AREA doivent respecter les clauses techniques du cahier des prescriptions communes applicables aux marchés de travaux relevant des services du Ministère de l'Équipement et recourir à une mise en concurrence lors de l'exécution des ouvrages concédés, sans discrimination entre les entreprises de l'Union européenne.

Le décret n° 2004-86 du 26 janvier 2004 a institué la Commission nationale des marchés des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes dont l'objet est de veiller au respect par les sociétés concessionnaires d'autoroutes des règles applicables en matière de passation et d'exécution de marchés de travaux, de services et de fournitures.

En cas de non-respect des procédures applicables, le marché concerné peut être annulé par le juge administratif et une procédure pénale peut être engagée à l'encontre de la société concernée.

Lorsqu'elles relèvent de contrats de droit public, les prestations de travaux, de fournitures ou de services confiées aux cocontractants du Groupe sont encadrées par des clauses administratives et techniques établies par le Groupe qui définissent les obligations mises à la charge des cocontractants et dont l'application est contrôlée par les agents du Groupe.

Contrats comportant occupation du domaine public

Le Groupe conclut des contrats d'exploitation d'installations commerciales autorisant des tiers à construire et exploiter des installations commerciales sur le domaine public autoroutier qui lui est concédé. Ces contrats visent notamment à assurer l'exploitation de stations service, de restaurants ou d'hôtels en contrepartie du versement d'une redevance, assise généralement sur le chiffre d'affaires (voir la section 4.5.5.2 ci-avant).

Les conventions passées par les sociétés concessionnaires d'autoroutes pour autoriser des implantations sur le domaine autoroutier sont des contrats administratifs par détermination de la loi, comme comportant occupation du domaine public (art. L. 84 du Code du domaine de l'État). En outre, les contrats de concession d'autoroutes conclus par le Groupe prévoient que le Ministre chargé de la voirie nationale doit agréer chaque cocontractant individuellement et se voir communiquer le projet de contrat (voir les sections 4.4.1.11 et 4.4.3 ci-avant).

Ces contrats particuliers sont conclus sur la base d'un cahier des charges des exploitations commerciales édicté par le Groupe pour l'ensemble des occupants de leurs aires d'autoroutes. Le cahier des charges et le contrat particulier forment un ensemble contractuel visant à régir la situation de l'occupant.

Aux termes des contrats de concession d'autoroutes, les contrats d'exploitation d'installations commerciales sont passés librement par le Groupe, en principe par voie d'appel public à candidature.

4.13.2. La réglementation applicable à la construction des autoroutes

Entre le moment où l'État décide la réalisation d'une nouvelle autoroute ou section et le jour de la mise en service de celle-ci, il s'écoule généralement près d'une quinzaine d'années. La construction d'une autoroute implique un long processus dans lequel la phase de « chantier » dure comparativement moins longtemps (3 ans) que les phases d'élaboration du projet (7 à 8 ans) et de concertation, composées d'études détaillées et comparatives, de rencontres avec tous les acteurs locaux, de recherches environnementales et d'études techniques.

Les décisions de construire une autoroute, de déterminer son tracé et de définir ses principales caractéristiques appartiennent à l'État. Le programme de construction mené par l'État actuellement en vigueur s'inscrit dans le cadre des schémas multimodaux de transports décrits à la section 4.3.1 ci-avant.

Lorsque le principe d'une autoroute a été arrêté, le projet comporte différentes phases permettant de s'assurer du respect des obligations relatives à la coordination interministérielle, la consultation des populations intéressées, au respect de l'environnement et l'indemnisation des propriétaires concernés. Sur la base d'un avant-projet sommaire définissant une bande de 300 mètres pour le tracé de l'autoroute, une enquête préalable est ouverte au cours de laquelle les riverains peuvent exprimer leurs critiques ou leurs suggestions. Une déclaration d'utilité publique est ensuite prononcée par arrêté ministériel ou par arrêté préfectoral. Au terme d'une procédure de mise en concurrence, l'État désigne alors une société concessionnaire qui procède à la réalisation de l'ouvrage et l'acquisition, au nom de l'État, des terrains d'emprise de l'autoroute. Plus de 90 % des acquisitions foncières sont généralement réalisées à l'amiable. Elles s'accompagnent souvent d'actions de remembrement rural et d'actions d'aménagement particulières (haies, zones boisées) destinées préserver la faune et la flore en bordure de l'ouvrage.

Agissant en qualité de maître d'ouvrage pour la construction de l'autoroute, le Groupe a fait appel, après mise en concurrence, à un maître d'œuvre principal qui étudie l'autoroute dans son ensemble et intervient dans toutes les phases de l'opération pour piloter et coordonner les autres maîtres d'œuvre impliqués dans le projet. Le maître d'œuvre analyse les offres et coordonne les marchés entre le Groupe et les entreprises. Il vérifie l'exécution des travaux par les entreprises et contrôle la conformité des ouvrages avec des impératifs rigoureux en termes de qualité, de délais, de coûts, de sécurité et d'environnement.

Lorsque les travaux sont déclarés d'utilité publique, le concessionnaire est investi, pour l'acquisition des terrains, la libération des emprises et l'exécution des travaux dépendant de la concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'État en matière de travaux publics. Il demeure, en même temps, soumis à toutes les obligations qui découlent, pour l'administration, de ces lois et règlements. Il est tenu de se conformer aux engagements pris et aux conditions prévues à l'occasion de la déclaration d'utilité publique.

4.13.3. Réseaux de télécommunication

La Société et AREA exploitent sur l'emprise des autoroutes dont elles sont concessionnaires, pour leurs propres besoins, un réseau de fibres optiques, dans le cadre des dispositions des articles L. 32 et suivants du Code des postes et des communications électroniques.

Le Code des postes et des communications électroniques définit, selon leur fonction, leur nature juridique ou leur support, plusieurs types de réseaux : réseau de communications électroniques, réseau ouvert au public, réseau interne et réseau indépendant. Les réseaux exploités par la Société et AREA correspondent à ce dernier type.

Le Code des postes et des communications électroniques définit, en son article L. 32-4°, le réseau indépendant comme « *un réseau de communications électroniques réservé à l'usage d'une ou plusieurs personnes constituant un groupe fermé d'utilisateurs, en vue d'échanger des communications internes au sein de ce groupe* ».

Préalablement aux réformes opérées par les lois n° 2004-575 et 2004-669 des 21 juin et 9 juillet 2004, l'établissement et l'exploitation d'un réseau indépendant étaient subordonnés à une autorisation préalable de l'Autorité de régulation des télécommunications (ancien article L. 33-2 alinéa 1 du Code des postes et des télécommunications).

La Société a ainsi été autorisée à établir et à exploiter un réseau indépendant de télécommunications par arrêté du 1^{er} juillet 1996. L'autorisation a été délivrée pour une durée de 10 ans ; elle est incessible. S'agissant d'AREA, l'autorisation a été renouvelée pour 10 ans le 12 novembre 2002. Cependant, la réforme opérée par la loi n° 2004-669 du 9 juillet 2004 est susceptible, sous réserve des décrets qui seront pris en son application, de supprimer l'exigence de cette autorisation préalable dans le cas de réseau indépendant (voir ci-après).

Le cahier des charges annexé à l'arrêté d'autorisation d'exploiter le réseau oblige la Société à se conformer aux dispositions prescrites en cas de nécessité par les autorités judiciaires, militaires ou de police ainsi que par le ministre chargé des télécommunications. Le cas échéant, le service peut être partiellement ou entièrement interrompu sur ordre de l'autorité publique.

Le cahier des charges autorise en outre la Société à fournir des capacités de transmission aux exploitants de réseaux radioélectriques ouverts au public autorisés dans la mesure où :

- le titulaire définit une méthode de tarification appliquée de manière non discriminatoire à l'ensemble de ses activités qui est communiquée avant sa mise en œuvre à l'Autorité de régulation des télécommunications ;
- les conventions conclues dans ce cadre sont notifiées avant leur mise en œuvre à l'Autorité de régulation des télécommunications ;
- ces activités font l'objet d'une comptabilité séparée, qui est tenue à tout moment à disposition de l'Autorité de régulation des télécommunications qui peut la faire auditer ;
- un rapport financier sur ces activités est transmis annuellement à l'Autorité de régulation des télécommunications ;
- les conditions techniques et financières d'utilisation des emprises du titulaire par des exploitants de réseaux radioélectriques ouverts au public autorisés doivent être communiqués avant leur mise en œuvre à l'Autorité de régulation des télécommunications.

C'est dans ce cadre qu'a par exemple été conclue une « convention générale de mise à disposition de fibres nues et de sites de livraison » intervenue entre la Société et la société LD Communication (devenue 9 Telecom) le 11 décembre 1998. De son côté, AREA a conclu une « convention cadre de mise à disposition de liaisons de fibre optique » conclue le 17 mai 2000 avec la société MFS Communications (devenue MCI). D'autres conventions d'importance moindre ayant le même objet ont été conclues par le Groupe.

La loi n° 2004-669 du 9 juillet 2004 relative aux communications électroniques et aux services de communication audiovisuelle a modifié les conditions d'établissement et d'exploitation d'un réseau indépendant. Le nouvel article L. 33-2 du Code des postes et des communications électroniques dispose désormais qu'« *un décret, pris après avis de la Commission supérieure du service public des postes et des communications électroniques, détermine les conditions générales d'établissement et d'exploitation des réseaux indépendants en ce qui concerne la protection de la santé et de l'environnement et les objectifs d'urbanisme, les prescriptions relatives à l'ordre public, la sécurité publique et la défense, et les modalités d'implantation du réseau que doivent respecter les exploitants* ». Un tel décret n'a pas été pris à la date d'enregistrement du présent document de base.

4.13.4. Protection de l'environnement

Les activités de la Société et d'AREA et de leurs filiales respectives sont soumises à la législation environnementale (codifiée dans le Code de l'environnement) et ses textes réglementaires d'application. Au vu de l'activité même du Groupe, la construction d'autoroutes, des gares de péages, d'aires de repos, d'ouvrages hydrauliques (dont bassins et aménagements relatifs au rejet des eaux de surface et pluviales), de tunnels, peut entraîner

l'application de règles spécifiques, voire d'arrêtés municipaux locaux qui peuvent varier d'une commune à une autre.

Le Groupe est plus particulièrement soumis aux dispositions suivantes :

- la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) qui régit entre autres les installations de stockage et de distribution de liquides inflammables, ainsi que les sites abritant des centrales d'enrobage à chaud de bitume, que ces sites soient permanents ou temporaires. Les arrêtés d'autorisation ou les récépissés de déclaration préalable définissent les prescriptions de fonctionnement de ces installations. Il s'agit ici essentiellement des dispositions figurant aux articles L. 511-1 du Code de l'environnement ainsi que du décret n° 77-1133 du 21 septembre 1977 modifié pris pour l'application de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement ;
- la réglementation issue de la loi sur l'eau du 3 janvier 1992, codifiée aux articles L. 211-1 et suivants du Code de l'environnement, qui régit toutes les activités liées à la réalisation d'ouvrages hydrauliques, plus particulièrement mais pas exclusivement la construction de bassins de rétention ou d'infiltration des eaux pluviales ou de surface ou encore l'aménagement d'installations de rejet de ces eaux et des eaux d'exhaure ;
- les dispositions relatives aux niveaux des émissions sonores, en particulier la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 (désormais codifiée aux articles L. 571-1 et suivants du Code de l'environnement) et le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à l'orientation des transports intérieurs. Ces textes limitent le niveau de bruit admissible de jour comme de nuit et ces obligations sont reprises dans les prescriptions des arrêtés préfectoraux d'autorisation ou dans les prescriptions techniques annexées aux récépissés de déclaration délivrées à la fois au titre de la législation ICPE et au titre de la réglementation eau ;
- les textes internes régissant le stockage et l'élimination des déchets figurant aux articles L. 537-1 et suivants du Code de l'environnement applicables en fonction de la classification des déchets établie par le décret n° 2002-540 du 18 avril 2002. Le traitement et l'élimination des déchets provenant de l'ensemble des installations sont établis en fonction de leur nature et de leur dangerosité. Cela implique la mise en place et le respect de filières de valorisation ou d'élimination et traitement ainsi que l'utilisation des filières agréées pour le transport de tels matériaux ;
- la réglementation relative à l'amiante. Conformément au décret n° 96-97 du 7 février 1996 modifié, l'ensemble des installations doivent être en conformité avec les dispositions régissant la présence, l'état de conservation, la surveillance et le cas échéant l'enlèvement de produits ou matériaux contenant l'amiante. Par ailleurs, depuis l'entrée en vigueur du décret n° 96-1133 du 24 décembre 1996, l'utilisation de l'amiante est désormais interdite et l'ensemble des ouvrages d'autoroute doivent donc désormais être exempts de présence d'amiante ;
- la nature de certains ouvrages ainsi que leur localisation peuvent entraîner la nécessité d'observer les obligations permettant de respecter des activités de pêche (articles L. 430-1 et suivants du Code de l'environnement) ou encore les ressources en eau (articles L. 122-1 et suivants du Code de l'environnement) ;
- de même, certains ouvrages pouvant traverser des zones protégées (telles que NATURA 2000 — articles L. 414-1 et suivants du Code de l'environnement et décret du 8 novembre 2001 — ou ZNIEFF), il convient de s'assurer que l'ensemble d'un projet donné respecte les règles régissant la protection de la nature et plus particulièrement la faune et la flore ;
- dans les situations où des ouvrages sont situés sur le territoire d'une ou plusieurs communes, ceux-ci doivent respecter tout arrêté municipal prescrivant des obligations particulières.

Indépendamment du respect par la Société et de ses filiales de ces diverses réglementations, elles doivent également veiller à leur respect par tous les sous-concessionnaires susceptibles d'intervenir sur l'ensemble du réseau autoroutier exploité par le Groupe.

Le Groupe a mis en place une politique de développement durable visant non seulement à mettre en conformité l'ensemble de ses installations et de ses activités, mais encore à participer à l'activité de divers organismes dont l'objet et d'étudier le respect et l'amélioration continue des dispositions prises en matière environnementale. Cette politique implique des efforts importants et continus d'investissement, mais permet la mise en œuvre des principes de précaution et de prévention et de prévenir autant que possible la mise en jeu de la responsabilité du Groupe pour des atteintes éventuelles à l'environnement.

4.14. FAITS EXCEPTIONNELS ET LITIGES

La Société est partie à un certain nombre de litiges dans le cours normal de ses activités. La Société considère qu'aucun des litiges en cours liés à la conduite de ses activités, n'est susceptible d'avoir un effet défavorable significatif sur son résultat d'exploitation, son activité ou sa situation financière. La Société considère que les provisions pour litiges constituées représentent une couverture raisonnable de ces litiges.

4.15. FACTEURS DE RISQUE

Trafic et Recettes

Le chiffre d'affaires du Groupe, essentiellement constitué des revenus du péage, est sensible aux variations de trafic, à l'évolution des tarifs de péage et à leur acceptabilité par la clientèle de son réseau. Les volumes de trafic dépendent d'un certain nombre de facteurs, dont la qualité, la proximité et le temps de trajet sur les réseaux routiers sans péage ou sur des réseaux autoroutiers à péage de substitution, de la qualité et de l'état d'entretien des autoroutes, du prix des carburants en France, des règles en matière d'environnement (y compris des mesures visant à restreindre l'usage des véhicules à moteur pour réduire la pollution de l'air), de l'existence de moyens de transport concurrents et des changements de comportements des clients (en raison de facteurs économiques, socioculturels ou climatiques). Les volumes de trafic poids lourds, qui représentaient 34 % du chiffre d'affaires du Groupe en 2003, sont pour leur part sensibles aux évolutions de la conjoncture économique européenne. De même, les déplacements saisonniers, estivaux et hivernaux, sont fortement sensibles aux aléas climatiques et à la conjoncture touristique. Comme exposé aux sections 4.4.1 et 4.13.1 ci-avant, le décret de 24 janvier 1995 et les contrats de concession fixent les planchers des augmentations annuelles de péage par indexation à l'inflation, les contrats d'entreprise précisant, pour leur part, les augmentations annuelles jusqu'en 2008. Le Groupe ne peut donner aucune assurance qu'il sera en mesure d'adapter son exploitation aux évolutions brutales du trafic, ni que les tarifs de péage qu'il sera autorisé à pratiquer lui assureront un niveau de rentabilité adéquat.

Risques d'exploitation

Dans le cadre de ses activités d'exploitation d'autoroutes à péage, le Groupe peut être amené à faire face à des événements ou incidents de nature exceptionnelle dont des événements naturels (éboulements, secousses sismiques) ou climatiques (enneigement, pluies verglaçantes, inondations), notamment sur la partie alpine du réseau du Groupe, des accidents de la route de grande ampleur, des actes criminels (malveillance, terrorisme) ou encore des facteurs exogènes (grèves de transporteurs, manifestations dans les gares de péage, virus informatiques). Chacun de ces événements ou incidents est susceptible de conduire à la perte d'une infrastructure ou d'un équipement critique voire à une remise en cause de la viabilité d'une partie du réseau du Groupe ou encore à une mise en jeu de sa responsabilité vis-à-vis des tiers. De tels événements pourraient également se traduire par une baisse momentanée des recettes de péage générées par le réseau du Groupe et/ou entraîner des dépenses supplémentaires de remise en état du réseau concédé du Groupe. Par ailleurs, comme dans toutes les sociétés concessionnaires d'autoroutes, le réseau du Groupe pourrait également être perturbé par des mouvements sociaux.

Risques de construction

Le Groupe est maître d'ouvrage des travaux sur le réseau concédé et est exposé aux risques de construction sur les projets exécutés par des maîtres d'œuvre internes ou externes. Les risques de construction comprennent les pénuries de matériaux et de main d'œuvre, les augmentations des coûts des matériaux et de la main d'œuvre, la baisse de l'activité économique et la dégradation des conditions de financement sur l'activité des entreprises de construction, la défaillance des contractants et sous-traitants du Groupe, les nuisances ou dommages aux tiers et les interruptions pour fouilles archéologiques ou résultant de conditions climatiques défavorables ou d'environnement imprévus, les problèmes d'ingénierie, les accidents ou incidents de chantier ou le retard dans l'obtention d'autorisations administratives. Bien qu'il se soit doté de structures *ad hoc* pour la conduite des opérations et qu'il fasse appel de manière systématique à des expertises indépendantes sur l'exécution de ses contrats de construction, le Groupe peut être amené à supporter les conséquences financières de malfaçons affectant les ouvrages réalisés pour son compte, notamment lorsque ces malfaçons surviennent après l'expiration des garanties des constructeurs sous-traitants. Ces risques sont susceptibles de se traduire par des surcoûts, des retards de mise en service et le paiement de pénalités de retard en application des contrats de concession et/ou par des pertes de recettes de péages consécutives à une interruption ou à une perturbation du trafic en résultant.

Risques liés à la diversification des activités du Groupe

Les activités diversifiées qu'entend développer le Groupe (voir les sections 4.2.4 et 4.7) ne constituent pas son cœur de métier. En effet, les recettes dégagées par ces projets représentent environ 1 % du chiffre d'affaires en 2003. Le Groupe ne peut apporter aucune garantie quant au succès de ces projets de diversification, dont la réalisation peut être complexe et difficile et exiger que certains salariés du Groupe s'y consacrent pleinement. Bien que les bénéfices attendus ne soient pas pris en compte dans le plan d'affaires du Groupe, l'échec de la diversification des activités du Groupe, quoique marginale, pourrait négativement impacter les résultats du Groupe.

Risques liés au départ de personnes clés

Le succès du Groupe dépend de sa capacité à retenir ses cadres dirigeants et personnes clés. Si des cadres dirigeants ou des personnes clés venaient à quitter le Groupe, leur remplacement pourrait s'avérer difficile, ce qui pourrait alors avoir un impact négatif sur l'activité du Groupe et sur sa capacité à atteindre ses objectifs de rentabilité et de résultats et à poursuivre sa politique de développement.

Risques liés au choix du Groupe en matière d'assurances

Dans le cadre de son activité, le Groupe souscrit à des polices d'assurances dommages et responsabilité civile. Le Groupe ne peut toutefois donner aucune assurance que ces polices couvriront l'ensemble des sommes pouvant être dues au titre de l'entretien ou l'exploitation de son réseau autoroutier et de ses ouvrages d'art, d'augmentations de coûts résultant de dommages au réseau, ou de réclamations de tiers liées à la construction. A ce titre, le Groupe peut être amené à faire face à l'insuffisance d'offre par le marché de l'assurance de produits adaptés à la couverture des risques qu'il encourt. Par ailleurs, le Groupe ne dispose ni d'assurance de risques spécifiques liés à l'exploitation des ouvrages d'art tels que les tunnels, ni d'assurance de nature à couvrir ses pertes d'exploitation.

Risques liés à l'inflation

L'évolution des tarifs de péages étant fixée par référence à l'évolution de l'indice annuel des prix hors tabacs (voir la section 4.5.2.2), le Groupe supporte un risque lié à une évolution à la baisse de l'inflation, qui fait l'objet par le Groupe de couvertures par swap de taux indexés sur l'inflation sur une partie de la dette. Une baisse du taux de l'inflation entraînerait une réduction des hausses de tarifs de péages, ce qui impacterait négativement les résultats du Groupe. A l'inverse, une évolution à la hausse du taux de l'inflation se traduirait par une plus grande augmentation des tarifs de péage et un impact favorable sur le chiffre d'affaires du Groupe.

Risques liés à l'endettement du Groupe

Le Groupe supporte un endettement, constitué en quasi-totalité d'emprunts souscrits auprès de la Caisse Nationale des Autoroutes (CNA), dont l'encours en principal restant dû au 30 juin 2004 s'élevait à 6.625 millions € représentant 84,30 % du total du bilan consolidé du Groupe. Le taux d'endettement du Groupe ainsi que la charge représentée par les frais financiers dus au titre de cet endettement pourraient affecter significativement ses opérations et sa capacité à obtenir à l'avenir des financements supplémentaires pour permettre des acquisitions, des dépenses d'investissement de renouvellement, de nouveaux investissements, ou pour tout autre besoin. De surcroît, environ 1,8 % des emprunts souscrits par le Groupe auprès de la CNA supportent, au 30 juin 2004, un taux variable indexé sur les taux de marché, une part qui pourrait être accrue à l'avenir dans le cadre d'une gestion active de sa dette. Bien que cette part soit faible, une hausse des taux de référence entraînerait une hausse du taux d'intérêts des emprunts à taux variables du Groupe, impactant négativement les résultats du Groupe. A l'inverse, une baisse des taux de référence entraînerait une baisse du taux d'intérêts des emprunts à taux variables, ce qui impacterait positivement les résultats du Groupe.

Risques liés au financement des investissements futurs

La quasi-totalité du réseau du Groupe a été financée par des emprunts à long terme auprès de la Caisse Nationale des Autoroutes (CNA). Le Groupe a décidé de renoncer progressivement à se financer auprès de la CNA (voir la section 4.8.2.1). Ultérieurement, le Groupe entend se financer notamment par des emprunts bancaires ou obligataires ou par des structures de financement de projet. Par ailleurs, à l'occasion de l'attribution de nouvelles concessions d'autoroutes pour lesquelles le Groupe pourrait être retenu comme concessionnaire, le Groupe devra assurer le financement de la construction du nouveau réseau ainsi concédé et recourir, de ce fait, à l'emprunt. Le Groupe ne peut garantir aujourd'hui, ni la disponibilité de tels financements, ni les conditions qui lui seront

offertes. Si de nouveaux financements plus coûteux que les financements CNA étaient mis en place, les résultats du Groupe en seraient affectés.

Risques liés aux évolutions technologiques

Le Groupe doit faire face aux évolutions technologiques, notamment dans le domaine des équipements de perception des péages tel que le télépéage. Toute erreur stratégique dans les choix technologiques pourrait affecter négativement la Société. De plus, tout retard technologique pris par le Groupe pourrait se traduire par une baisse des volumes de trafics, les usagers, et notamment les poids lourds, préférant emprunter des routes ou autoroutes leur offrant des équipements conformes aux normes technologiques en vigueur en France et en Europe. Par ailleurs, tout retard technologique pris par le Groupe pourrait entraîner un ralentissement des réductions, voire une augmentation, des coûts de perception des péages et ainsi limiter la croissance des résultats du Groupe.

Risques liés à l'intensification de la concurrence

Dans la mesure où toute nouvelle concession, y compris pour des autoroutes concurrentes du réseau du Groupe, sera ouverte à la concurrence au plan européen, il pourra s'avérer difficile pour le Groupe de se voir attribuer de nouvelles concessions dans les zones géographiques qu'il dessert. De la même façon, le Groupe pourra être amené à accepter des conditions économiques moins favorables que celles qu'il connaît actuellement. Le Groupe subit actuellement la concurrence d'autres sociétés, dont certaines peuvent disposer de ressources financières, humaines et technologiques supérieures à celles du Groupe, à l'occasion de l'attribution de nouvelles concessions d'autoroutes sur les autoroutes A 19 et A 41. De plus, le Groupe doit prendre en compte dans ses prévisions économiques et financières l'impact éventuel de la concurrence d'autres moyens de transport tels que les liaisons TGV, le transport de fret par rail ou la concurrence du réseau routier sans péage, dont les développements dépendent pour l'essentiel de la politique de l'État et ce, même si le Groupe estime ne pas en ressentir les effets à ce jour. Si de telles décisions de développement devaient être prises par l'État, elles pourraient avoir un impact sur le trafic sur le réseau du Groupe et affecter de ce fait les résultats du Groupe.

Risques liés à l'expiration des contrats de concession et au retour des actifs à l'État et restrictions grevant les actifs

Le Groupe exerce ses activités dans le cadre de trois contrats de concession et de cahiers des charges signés avec l'État et fixant les conditions d'exploitation et de développement du réseau, ainsi que des ouvrages et installations annexes concédés. À l'expiration de chaque contrat de concession, la quasi-totalité des actifs y afférents reviendra à l'État sans donner lieu à une contrepartie financière en faveur du Groupe, le Groupe provisionnant les amortissements correspondants (voir les sections 4.4.1.4 et suivantes). Une part importante des actifs gérés par le Groupe relève du domaine public et, bien qu'ils soient gérés par le Groupe, ces actifs ne peuvent être vendus ou grevés de sûretés ou de servitudes.

Risques liés à la faculté de l'État de résilier par anticipation, de racheter ou de prononcer la déchéance des contrats de concession

En vertu des règles applicables aux contrats administratifs, l'État dispose à tout moment d'une faculté de résiliation unilatérale des conventions pour motif d'intérêt général, sous le contrôle du juge. Les conventions exposent dans ce cadre les modalités d'exercice d'un droit de rachat des concessions par l'État à compter du 1^{er} janvier 2012. En cas d'exercice de la faculté de résiliation (faculté légale) ou de rachat (faculté contractuelle), le Groupe aura droit à une indemnité, couvrant en principe les bénéfices prévisionnels sur la durée restant à courir du contrat de concession (voir la section 4.4.1.15). Par ailleurs, l'État pourrait prononcer la déchéance d'un contrat de concession dans certains cas, notamment suite à un manquement grave par le Groupe à ses obligations contractuelles. Dans ce cas, la concession serait réattribuée par un appel à concurrence et la société concessionnaire dont la convention aura été résiliée aurait droit au prix de réattribution ou, en cas de l'échec du processus de réattribution, n'aurait droit à aucune indemnité.

Risques liés aux spécificités du régime des contrats de concession

Les contrats de concession dans le cadre desquels le Groupe exerce son activité ne peuvent être modifiés que par voie d'avenants négociés avec l'État. Ces négociations peuvent se révéler longues et complexes, en raison de l'évolution de la politique nationale et européenne des transports ou de tout autre impératif politique s'imposant aux cocontractants du Groupe. Étant donné les évolutions économiques, financières ou techniques auxquelles doit faire face le Groupe et les adaptations rapides qu'elles exigent, les spécificités liées au régime des contrats de

concession sont susceptibles d'entraver sa faculté à s'adapter ou à adapter son exploitation, ce qui pourrait affecter négativement ses résultats.

Risques réglementaires

Le Groupe opère dans un environnement très réglementé et ses résultats subissent l'influence de la politique communautaire et de l'État en matière routière et de sécurité routière, environnementale, fiscale, de transports et de contrats publics. Comme dans tout secteur d'activité fortement réglementé, des modifications de réglementation ultérieures, et typiquement des durcissements de réglementations relatives à l'environnement et à la sécurité routière, pourraient entraîner des dépenses supplémentaires pour le Groupe et en affecter négativement les résultats. Toutefois, en cas de modification substantielle ou de création, après l'entrée en vigueur desdits contrats, d'une réglementation technique nouvelle de quelque nature que ce soit, ayant notamment pour objet l'environnement ou la sécurité routière, présentant un lien direct avec la concession et détériorant de façon significative l'équilibre économique de celle-ci, les contrats de concession du Groupe prévoient que l'État et la société concessionnaire arrêteront d'un commun accord les compensations notamment tarifaires qui doivent être prises au bénéfice de la société concessionnaire afin de rétablir cet équilibre (voir la section 4.4.1.13). De la même façon, en cas de modification substantielle ou de création d'impôts, de taxes ou de redevances spécifiques aux sociétés concessionnaires d'autoroutes et compromettant gravement l'équilibre de la concession, les contrats de concession du Groupe prévoient que l'État et la société concessionnaire arrêteront d'un commun accord, dans l'intérêt de la continuité du service public, les compensations qui doivent être envisagées au bénéfice du Groupe (voir la section 4.4.1.14).

Risques liés à l'application des normes comptables International Financial Reporting Standards (« IFRS »)

Le Groupe prépare actuellement ses comptes conformément aux normes comptables françaises. En juin 2002, le Conseil des Ministres de l'Union européenne a adopté une nouvelle réglementation proposée par la Commission européenne imposant à toutes les sociétés cotées en Europe d'appliquer les normes IFRS pour les exercices commençant à compter du 1^{er} janvier 2005. L'impact de l'application de ces nouvelles normes a fait l'objet d'une analyse sur l'établissement des comptes du Groupe. Toutefois, certaines normes relatives aux concessions ne sont à ce jour pas définitivement arrêtées, et pourraient avoir un certain impact, notamment dans la comptabilisation des actifs. L'application des normes IFRS pourrait éventuellement générer des différences importantes par rapport aux comptes établis conformément aux normes comptables françaises.

Le Groupe a fait l'objet au cours de l'année 2000, à l'instar de l'ensemble des sociétés publiques françaises d'autoroutes d'une mutation fondamentale de son cadre juridique comptable et financier de manière à le rendre comparable aux sociétés du secteur concurrentiel.

Au plan comptable cette mutation s'est traduite pour l'ensemble des sociétés du secteur par des corrections importantes de leurs capitaux propres.

Concernant le Groupe les deux principales corrections apportées au bilan d'ouverture de l'exercice 2000 ont globalement impacté les capitaux propres du Groupe à cette date d'un montant net négatif de 340 millions € :

— annulation des « charges de structures différées » inscrites à l'actif du bilan	–3.007 millions €
— ajustement des amortissements constatés jusqu'à l'exercice 2000 pour tenir compte de l'allongement de la durée de la concession	<u>2.667 millions €</u>
impact net global négatif sur les capitaux propres avant effet impôts	–340 millions €

Le Groupe considère que ces retraitements ne devraient pas être remis en cause à l'occasion du passage aux normes IFRS.

Concernant plus particulièrement l'effet de l'allongement de la durée des concessions, il estime que la nouvelle durée des concessions accordée à cette date tient compte des risques assumés du fait de son nouveau statut alors que la durée précédente était calculée en fonction des avantages particuliers dont le Groupe bénéficiait jusqu'à cette date.

Absence de cotation antérieure et fluctuation des cours

Jusqu'à l'admission des actions de la Société aux négociations sur le Premier Marché d'Euronext Paris, les actions de la Société n'auront fait l'objet d'aucune cotation sur un marché réglementé. Bien que la Société prévoie de demander l'admission de ses actions aux négociations sur le Premier Marché d'Euronext Paris, il n'est pas possible de garantir l'existence d'un marché liquide pour ses actions ni qu'un tel marché, s'il se développe,

perdurera. Le prix des actions de la Société dans le cadre de leur admission aux négociations sur le Premier Marché d'Euronext Paris pourrait ne pas refléter les performances futures du cours. Le cours qui s'établira postérieurement à l'admission des actions de la Société aux négociations sur le Premier Marché d'Euronext Paris est susceptible de varier significativement par rapport à ce prix. Si un marché liquide pour les actions de la Société ne se développe pas, la liquidité et le cours des actions pourraient en être négativement affectés.

Risque de liquidité

Le Groupe n'encourt pas de risque de liquidité significatif compte tenu de son mode de financement : l'essentiel des emprunts du Groupe provient de la CNA et est remboursable *in fine* (voir la section 5.6.2.4.20 pour l'échéancier de remboursement des emprunts du Groupe au 30 juin 2004). Le Groupe a décidé de renoncer progressivement à se financer auprès de la CNA (voir la section 4.8.2). A compter de 2009, le Groupe entend se financer notamment par des emprunts bancaires ou obligataires ou par des structures de financement de projet. Le Groupe ne peut garantir ni la disponibilité de tels financements, ni les conditions qui lui seront offertes. Si ces nouveaux financements s'avéraient impossibles à mettre en place, la trésorerie du Groupe en serait affectée.

Risque de taux

Le Groupe n'encourt pas de risque de taux significatif compte tenu de la faible proportion de sa dette à taux variable indexé sur les taux de marché (voir la section 5.6.2.4.30 pour l'analyse de la dette et la section 5.6.2.4.24 pour les instruments financiers utilisés par le Groupe afin de diversifier son endettement et de s'exposer pour partie au risque de taux). La sensibilité du coût moyen de la dette du Groupe à une hausse des taux a été évaluée : sur la base de la structure de la dette au 30 juin 2004, une hausse de 100 points de base sur l'ensemble de la courbe des taux se traduirait par une augmentation de l'ordre de 2 points de base du coût moyen de la dette du Groupe.

Risque de change

En 2003 et sur le premier semestre clos le 30 juin 2004, le Groupe a réalisé 100 % de son chiffre d'affaires dans la zone euro et ne supporte donc pas, à ce titre, de risque de change.

Risque sur actions

Au 30 juin 2004, le Groupe ne détient pas de participation minoritaire significative dans des sociétés cotées et n'encourt donc pas de risque significatif à ce titre.

5. PATRIMOINE — SITUATION FINANCIERE — RESULTATS

5.1. CHIFFRES CLES

Les tableaux ci-dessous présentent quelques éléments extraits des comptes consolidés du Groupe pour les exercices clos les 31 décembre 2001, 2002 et 2003 et pour les semestres clos les 30 juin 2003 et 30 juin 2004.

Comptes de résultat consolidés résumés

(en millions €)	Exercice clos le 31 décembre			Semestre clos le 30 juin	
	2001	2002	2003	2003	2004
Chiffre d'affaires	1.340,9	1.414,6	1.474,4	711,1	727,4
Charges d'exploitation	(806,4)	(820,1)	(846,2)	(407,6)	(423,2)
EBITDA⁽¹⁾	841,1	888,4	923,5	450,8	455,9
Dotations aux amortissements et aux provisions	(306,6)	(294,0)	(295,3)	(147,2)	(151,7)
Résultat d'exploitation	534,5	594,4	628,2	303,5	304,2
Résultat financier	(499,0)	(467,8)	(454,1)	(227,7)	(208,1)
Résultat exceptionnel	4,2	(18,6)	(6,9)	3,5	(0,6)
Impôt sur les sociétés	29,3	(34,0)	(65,0)	(33,0)	(33,8)
Résultat net	<u>69,0</u>	<u>74,1</u>	<u>102,2</u>	<u>46,3</u>	<u>61,7</u>

(1) Résultat d'exploitation hors dotation aux amortissements et provisions. L'EBITDA ne doit en aucune manière être assimilé au résultat d'exploitation, résultat net, flux de trésorerie (cash flows) découlant de l'exploitation ou à un indicateur de rentabilité ou de liquidité du Groupe. L'EBITDA ne doit pas être considéré comme un indicateur des résultats opérationnels passés ou futurs du Groupe. L'EBITDA étant parfois calculé différemment d'une société à une autre, les données indiquées dans le présent document de base relatives à l'EBITDA du Groupe pourraient ne pas être comparables à l'EBITDA d'autres sociétés.

Bilans consolidés résumés

(en millions €)	Au 31 décembre			Au 30 juin	
	2001	2002	2003	2003	2004
Actif					
Immobilisations incorporelles	29,9	26,6	28,6	27,7	27,7
Immobilisations corporelles	7.552,8	7.429,5	7.292,1	7.352,04	7.248,0
Domaine propre	—	—	0,6	—	0,5
Domaine concédé	10.569,6	10.675,5	10.761,5	10.727,8	10.855,2
Amortissements	(3.016,8)	(3.246,0)	(3.470,0)	(3.375,4)	(3.607,7)
Immobilisations financières	7,6	7,9	7,8	7,3	8,0
Total actif immobilisé	<u>7.590,3</u>	<u>7.464,0</u>	<u>7.328,5</u>	<u>7.387,4</u>	<u>7.283,7</u>
Total actif circulant	<u>283,6</u>	<u>382,1</u>	<u>629,4</u>	<u>949,0</u>	<u>576,3</u>
TOTAL DE L'ACTIF	<u>7.873,9</u>	<u>7.846,1</u>	<u>7.957,9</u>	<u>8.336,3</u>	<u>7.860,0</u>
Passif					
Capitaux propres (part du groupe)	1,5	51,1	141,1	97,4	202,7
Intérêts minoritaires	0,2	0,3	0,4	0,4	0,4
Autres fonds propres	164,7	164,7	164,7	164,7	164,7
Provisions pour risques et charges	25,0	46,8	49,8	51,7	48,0
Emprunts et dettes financières	7.438,1	7.276,9	7.096,2	7.553,3	6.793,7
Fournisseurs et comptes rattachés	27,9	41,8	45,6	43,1	38,4
Autres dettes et comptes de régularisation	216,5	264,5	460,2	425,8	612,1
Total dettes	<u>7.682,5</u>	<u>7.583,2</u>	<u>7.602,0</u>	<u>8.022,2</u>	<u>7.444,2</u>
TOTAL DU PASSIF	<u>7.873,9</u>	<u>7.846,1</u>	<u>7.957,9</u>	<u>8.336,3</u>	<u>7.860,0</u>

Flux de trésorerie consolidés résumés

(en millions €)	Exercice clos le 31 décembre		Semestre clos le 30 juin	
	2002	2003	2003	2004
Flux nets de trésorerie générés par l'activité	431,6	607,3	359,4	323,9
Flux nets de trésorerie liés aux opérations d'investissement	(160,2)	(183,0)	(84,3)	(100,6)
Flux nets de trésorerie liés aux opérations de financement	(166,1)	(195,0)	302,9	(236,6)
Variations de trésorerie	105,3	229,3	578,0	(13,2)

5.2. FAITS MARQUANTS DE LA PÉRIODE

5.2.1. Principes comptables

5.2.1.1. Application du règlement CRC 00-06 à compter de l'exercice 2001

Le Groupe a décidé d'appliquer, à compter de l'exercice 2001, le règlement n° 2000-06 du Comité de la Réglementation Comptable (CRC) sur les passifs.

5.2.1.1.1. Provisions pour grosses réparations

Les modalités de constitution des provisions pour grosses réparations retenues au titre des exercices 2000 et antérieurs ne répondant pas aux dispositions du règlement CRC 00-06, les provisions restant au 31 décembre 2000, soit 183,657 millions €, ont été reprises et en conséquence intégrées dans les capitaux propres au 1^{er} janvier 2001 pour leur montant net d'impôts.

5.2.1.1.2. Provisions pour renouvellement

Les provisions pour renouvellement ne sont pas directement visées par le règlement CRC 00-06. Toutefois, le Groupe a décidé de leur appliquer les principes généraux définis par ce règlement, et ce, à compter du 1^{er} janvier 2001. Ainsi, les provisions existant à ce titre au 31 décembre 2000, soit 16,099 millions €, ont été reprises et intégrées dans les capitaux propres au 1^{er} janvier 2001 pour leur montant net d'impôts.

5.2.1.2. Adoption à compter du 1^{er} janvier 2001 de la méthode préférentielle de comptabilisation des engagements de retraite et autres avantages assimilés en application du règlement CRC 99-02

Conformément à la méthode préférentielle prévue par le règlement CRC 99-02, la totalité des engagements de retraite et autres avantages assimilés a été provisionnée à compter du 1^{er} janvier 2001. Les engagements de retraite ont été évalués à un montant brut de 13,250 millions € au 1^{er} janvier 2001. La partie non provisionnée au 31 décembre 2000, soit 3,425 millions €, a été imputée pour son montant net sur les capitaux propres du Groupe à cette date.

Les autres engagements sociaux différés évalués au 1^{er} janvier 2001 à 1,676 millions € (provisions pour médailles du travail) ont été provisionnés et imputés pour leur montant net sur les capitaux propres consolidés.

5.2.1.3. Application du règlement CRC 03-07

Concernant les comptes 2003, conformément aux dispositions du règlement n° 2003-07 du CRC du 12 décembre 2003 complétant le règlement n° 2002-10 du 12 décembre 2002 relatif à l'amortissement et à la dépréciation des actifs, le Groupe :

- a décidé de différer à 2005 la mise en œuvre de la méthode de comptabilisation des actifs par composants pour les dépenses de renouvellement dites de première catégorie (dépenses ayant pour objet de modifier des installations ou de remplacer tout ou partie des actifs). Par conséquent, le Groupe a décidé de continuer à comptabiliser ces dépenses en charges au fur et à mesure de leur engagement ; et
- a considéré, sur la base de ses analyses, que les autres dépenses d'entretien des infrastructures relevaient de l'entretien courant du réseau et ne constituaient pas des dépenses dites de deuxième catégorie (dépenses de gros entretiens ayant pour seul but de vérifier le bon fonctionnement des installations et de les entretenir sans prolonger leur durée de vie au-delà de celle initialement prévue). Par conséquent, le Groupe a décidé de continuer à comptabiliser ces dépenses en charges au fur et à mesure de leur engagement. Aucune provision n'a été constituée les concernant.

5.2.2. Autres faits marquants

5.2.2.1. Recapitalisation d'AREA

Par décision du 15 octobre 2001, AREA a procédé à une augmentation de son capital pour un montant de 206,520 millions € par compensation de l'avance d'actionnaire que la Société lui avait consentie en 1995, permettant ainsi à AREA d'améliorer ses fonds propres.

5.2.2.2. Cahier des charges des concessions autoroutières — contrats d'entreprise

Aux termes de négociations entre l'État et le Groupe, ceux-ci se sont accordés sur chacun des points suivants :

- les termes des deux avenants aux conventions et cahiers des charges de concession autoroutière de la Société et d'AREA, qui définissent les conditions juridiques et financières générales des concessions jusqu'à leur échéance en 2032 ; et
- les deux contrats d'entreprise conclus, l'un avec la Société, l'autre avec AREA, dans lesquels figurent les programmes d'investissements liés à leurs concessions respectives et les lois tarifaires correspondantes pour la période 2004-2008.

Un résumé desdits avenants aux contrats de concession de la Société et d'AREA ainsi qu'à leurs contrats d'entreprise est établi dans la section 4.4 ci-avant.

5.2.2.3. Crédit de TVA

A la suite de l'arrêt du 12 septembre 2000 de la Cour de justice des Communautés européennes, par lequel il a été jugé que les péages autoroutiers entraient dans le champ d'application de la TVA, et en dépit de l'article 2 de la loi de finances rectificative pour l'année 2000 qui prévoit que les sociétés concessionnaires d'autoroutes peuvent demander à exercer un droit à déduction de la TVA ayant grevé les travaux de construction et de grosses réparations réalisés à compter du 1^{er} janvier 1996, ces sociétés estimaient pouvoir bénéficier du mécanisme de crédit de départ de TVA (prévu à l'article 226 de l'annexe 2 du Code général des impôts).

A ce titre, la Société et AREA ont imputé un total de 104,647 millions € sur une partie de la TVA due au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2003.

Des négociations sont en cours avec l'état pour aboutir à un règlement de ce différend relativement aux crédits de départ de TVA de la Société et d'AREA, ainsi qu'il est décrit à la section 7.2 ci-après.

5.3. PRECISIONS CONCERNANT CERTAINES SPECIFICITES COMPTABLES ET FISCALES

Amortissements de caducité

Les amortissements de caducité ont pour objet de ramener la valeur nette comptable des biens de retour (ainsi que décrits à la section 4.4.1.5) à une valeur nulle à l'expiration de la concession. Les dotations correspondantes sont classées en charges d'exploitation. Par dérogation à l'avis du CNC relatif au plan comptable des sociétés d'autoroutes du 11 octobre 1988, et dans un souci de meilleure compréhension par la communauté financière, depuis l'exercice 2001, ces amortissements de caducité sont présentés avec les amortissements et provisions pour dépréciation, en déduction des actifs immobilisés.

La dotation aux amortissements de caducité est calculée selon le mode linéaire (depuis la date de mise en service jusqu'à la date de fin de concession), sur le coût des actifs immobilisés et déduction faite, le cas échéant, des subventions d'équipement reçues et hors apports gratuits du concédant.

A partir de l'exercice 2002, cette dotation est calculée *prorata temporis* à partir du premier jour du mois de la mise en service, alors que jusqu'en 2001, le point de départ de l'amortissement de caducité était le 1^{er} janvier de l'année de mise en service.

Par ailleurs, pour les immobilisations d'exploitation « renouvelables » (tels que matériels de péage, de signalisation, de transmission, de vidéo-surveillance ainsi que les matériels informatiques de transports et les outillages), la dotation aux amortissements de caducité est calculée à partir de 2002 sur la base nette comptable, soit le coût d'acquisition des biens, déduction faite du cumul de l'amortissement de caducité et du cumul de l'amortissement pour dépréciation. Jusqu'en 2001, la dotation aux amortissements de caducité était calculée sur le coût d'acquisition des biens, net du cumul du seul amortissement de caducité. L'application à l'exercice 2001 des modalités de calcul de la dotation aux amortissements de caducité retenues en 2002 aurait eu pour effet de réduire la dotation enregistrée de 11,8 millions €.

Intérêts intercalaires

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

Taxe d'aménagement du territoire

La taxe d'aménagement du territoire est calculée en fonction du nombre de kilomètres payants parcourus sur l'ensemble du réseau au cours de l'année. Elle est versée mensuellement et fait l'objet d'une régularisation en fin d'année. La taxe d'aménagement du territoire applicable depuis le 1^{er} janvier 2000 est de 6,86 € pour 1.000 kilomètres parcourus. Elle est comptabilisée en impôts et taxes.

Redevance domaniale

La redevance domaniale est calculée en fonction du chiffre d'affaires du concessionnaire et du nombre de kilomètres de voies concédées. Elle est payée en juillet de l'année pour la période du 1^{er} juillet au 30 juin de l'année suivante. Elle est comptabilisée en charges, achats et charges externes.

5.4. COMMENTAIRES SUR LES RESULTATS DES PREMIERS SEMESTRES 2004 ET 2003 ET DES EXERCICES 2003, 2002 ET 2001

5.4.1. Comparaison des semestres clos les 30 juin 2004 et 30 juin 2003

5.4.1.1. Chiffre d'affaires

Général

Le chiffre d'affaires du Groupe a augmenté de 2,3 %, passant de 711,1 millions € au premier semestre 2003 à 727,4 millions € au premier semestre 2004. Les recettes de péages ont représenté 97,1 % du chiffre d'affaires au premier semestre 2004 contre 97,3 % du chiffre d'affaires au premier semestre 2003, le solde provenant pour ces deux exercices des activités annexes au Groupe, principalement les redevances des installations commerciales présentes sur le réseau et la location de fibres optiques.

Le tableau ci-dessous présente l'évolution et la composition du chiffre d'affaires du Groupe entre le premier semestre 2003 et le premier semestre 2004.

(en millions €)	Semestre clos le 30 juin		Variation en %
	2003	2004	
Péages	690,2	707,4	2,5
Revenus des activités annexes	20,9	20,0	(4,3)
Dont redevances des installations commerciales	13,1	13,4	2,3
Dont autres produits	7,7	6,6	(14,3)
Chiffre d'affaires	<u>711,1</u>	<u>727,4</u>	<u>2,3</u>

Péages

Les recettes de péage ont augmenté de 2,5 %, passant de 690,2 millions € au premier semestre 2003 à 707,4 millions € au premier semestre 2004. Cette évolution provient essentiellement de la croissance du trafic pour 2,2 %, dont 0,3 % résultant de l'évolution des tarifs intervenue en février 2003. La hausse des tarifs 2004, qui intervient traditionnellement le 1^{er} février, a été reportée au 1^{er} octobre 2004 (voir la section 4.5.2.2 ci-avant).

Revenus des activités annexes

Les revenus des activités annexes ont diminué de 4,3 % passant de 20,9 millions € au premier semestre 2003 à 20,0 millions € au premier semestre 2004. Cette diminution est le résultat d'une évolution contrastée :

- le montant des redevances des installations commerciales a augmenté de 2,3 %, passant de 13,1 millions € au premier semestre 2003 à 13,4 millions € au premier semestre 2004, en liaison avec la croissance du trafic ;
- en revanche, les autres produits, qui correspondent essentiellement aux locations de fibres optiques ou de pilônes à des opérateurs de télécommunication, ont poursuivi leur baisse, passant de 7,7 millions € au

premier semestre 2003 à 6,6 millions € au premier semestre 2004, soit une diminution de 14,3 %. La diminution observée correspond à des résiliations anticipées de certains contrats au cours de l'exercice passé suite à des regroupements ou des disparitions d'opérateurs de télécommunication.

5.4.1.2. Résultat d'exploitation

Général

Le résultat d'exploitation est en augmentation de 0,2 %, passant de 303,5 millions € au premier semestre 2003 à 304,2 millions € au premier semestre 2004. Cette augmentation est inférieure à celle du chiffre d'affaires. Les charges d'exploitation ont augmenté de 3,8 %, atteignant 58,2 % du chiffre d'affaires au premier semestre 2004 contre 57,3 % du chiffre d'affaires au premier semestre 2003. Le résultat d'exploitation représente 41,8 % du chiffre d'affaires au premier semestre 2004 contre 42,7 % au premier semestre 2003.

Le tableau ci-dessous présente la ventilation des charges d'exploitation du Groupe :

	Semestre clos le 30 juin				Variation (en %)
	2003		2004		
	(millions €)	en % du CA	(millions €)	en % du CA	
Achats et charges externes	97,1	13,7	96,3	13,2	(0,8)
Charges de personnel	89,5	12,6	96,9	13,3	8,3
Autres charges et produits nets d'exploitation	(10,2)	1,4	(9,8)	1,3	3,9
Impôts et taxes	<u>83,9</u>	<u>11,8</u>	<u>88,0</u>	<u>12,1</u>	<u>4,9</u>
Dotation aux amortissements et aux provisions	147,2	20,7	151,7	20,9	3,0
Charges d'exploitation	<u>407,6</u>	<u>57,3</u>	<u>423,2</u>	<u>58,2</u>	<u>3,8</u>
Résultat d'exploitation	<u>303,5</u>	<u>42,7</u>	<u>304,2</u>	<u>41,8</u>	<u>0,2</u>

Achats et charges externes

Les achats et charges externes ont diminué de 0,8 %, passant de 97,1 millions € au premier semestre 2003 à 96,3 millions € au premier semestre 2004. Cette variation est principalement attribuable à la baisse des dépenses d'entretien sur infrastructures en diminution de 5 millions € à 18,2 millions € au premier semestre 2004, dont l'impact devrait être plus limité au second semestre. Les autres achats et charges externes ont progressé, en cohérence avec l'ensemble des charges d'exploitation, de 4,2 millions €.

Charges de personnel

Les charges de personnel ont augmenté de 8,3 %, passant de 89,5 millions € au premier semestre 2003 à 96,9 millions € au premier semestre 2004. Cette augmentation est principalement attribuable à :

- une augmentation de 5,2 % de la masse salariale, passant de 60,1 millions € au premier semestre 2003 à 63,2 millions € au premier semestre 2004 ;
- une augmentation de 3,6 % des charges sociales et des engagements sociaux différés, passant de 26,6 millions € au premier semestre 2003 à 27,5 millions € au premier semestre 2004. La croissance plus importante des charges sociales, liée en partie à la fin des contrats Aubry, a été compensée, à hauteur de 1,5 million €, par l'impact favorable, sur les engagements sociaux, des dispositions de la loi Fillon ; et
- à l'enregistrement, pour la première fois au premier semestre 2004, d'une provision relative à la participation des salariés de la Société et d'AREA pour un montant de 2,9 millions €. Au premier semestre 2003, aucune charge de participation ne figurait dans les comptes.

Autres charges nettes d'exploitation

Ce poste, qui vient en déduction des charges d'exploitation et comprend principalement des transferts de charges et des remboursements reçus dans le cadre de sinistres, a diminué de 3,9 %, passant de 10,2 millions € au premier semestre 2003 à 9,8 millions € au premier semestre 2004.

Impôts et taxes

Les impôts et taxes ont augmenté de 4,9 %, passant de 83,9 millions € au premier semestre 2003 à 88,0 millions € au premier semestre 2004. Ils sont constitués au 30 juin 2004 pour 62,0 millions € par la taxe d'aménagement du territoire qui s'élève à 6,86 € par millier de kilomètres parcourus. L'augmentation des impôts et taxes est attribuable principalement à la taxe professionnelle.

Dotation aux amortissements et aux provisions

Les dotations aux amortissements et aux provisions ont augmenté de 3 %, passant de 147,2 millions € au premier semestre 2003 à 151,7 millions € au premier semestre 2004.

5.4.1.3. Résultat financier

Les charges financières nettes du Groupe ont diminué de 8,6 %, passant de 227,7 millions € au premier semestre 2003 à 208,1 millions € au premier semestre 2004. Cette évolution des charges financières nettes reflète la diminution de l'endettement et la diminution du taux moyen de l'encours d'emprunts qui passe de 6,42 % au 30 juin 2003 à 6,37 % au 30 juin 2004.

Compte tenu de l'échéancier de remboursement de la dette du Groupe (voir la section 5.6.2.4.20 ci-après) et de la part des emprunts à taux variables, indexés, ou convertis en variables, le Groupe estime que le taux moyen pondéré de sa dette, dans sa structure actuelle et compte non tenu des éventuels emprunts ultérieurs, devrait passer de 6,37 % au 30 juin 2004 à 5,32 % en 2013.

5.4.1.4. Résultat exceptionnel

Le résultat exceptionnel du Groupe a baissé de 4 millions € passant d'un résultat exceptionnel positif de 3,5 millions € au premier semestre 2003 à un résultat exceptionnel négatif de 0,5 million € au premier semestre 2004.

La différence entre ces deux résultats résulte d'indemnités de 4,1 millions € versées au 30 juin 2003 par des opérateurs de télécommunication suite à la résiliation de leurs contrats en 2003.

5.4.1.5. Impôts sur les sociétés

Le montant de l'impôt au premier semestre 2004 s'élève à 33,8 millions €. Il correspond à un taux de 35,43 % du résultat avant impôt de 95,5 millions €. Au 30 juin 2003, le résultat avant impôt s'établissait à 79,4 millions € correspondant à une charge théorique d'impôt de 28,1 millions € au taux de 35,43 %. La charge nette du premier semestre 2003 s'établissait à 32,9 millions €, incluant une régularisation de 4,8 millions € sur l'exercice antérieur.

5.4.1.6. Résultat net

Le résultat net est en augmentation de 32,8 %, passant de 46,4 millions € au premier semestre 2003 à 61,6 millions € au premier semestre 2004, soit une hausse de 15,2 millions €. Il traduit sensiblement l'évolution du résultat courant de la Société qui lui-même progresse de 26,8 %.

5.4.2. Comparaison des exercices clos les 31 décembre 2003 et 31 décembre 2002

5.4.2.1. Chiffre d'affaires

Général

Le chiffre d'affaires consolidé du Groupe a augmenté de 4,2 %, passant de 1.414,6 millions € en 2002 à 1.474,4 millions € en 2003. Les recettes de péages ont représenté 97,1 % du chiffre d'affaires en 2003 contre 96,9 % en 2002, le solde provenant pour ces deux exercices des activités annexes du Groupe, principalement les redevances des installations commerciales présentes sur le réseau et la location de fibres optiques.

Le tableau ci-dessous présente l'évolution et la composition du chiffre d'affaires consolidé du Groupe entre l'exercice clos le 31 décembre 2002 et l'exercice clos le 31 décembre 2003.

(en millions €)	Exercice clos le 31 décembre		Variation en %
	2002	2003	
Péages	1.370,7	1.431,6	4,4
Revenus des activités annexes	43,8	42,8	(2,3)
Dont redevances des installations commerciales	26,2	26,7	1,9
Autres Produits	17,6	16,1	(8,5)
Chiffre d'affaires	<u>1.414,6</u>	<u>1.474,4</u>	<u>4,2</u>

Péages

Les recettes de péage ont augmenté de 4,4 %, passant de 1.370,7 millions € en 2002 à 1.431,6 millions € en 2003. Cette évolution provient de l'augmentation des tarifs pour 2,8 % et de la croissance du trafic pour 1,6 %.

Revenus des activités annexes

Les revenus des activités annexes ont diminué de 2,3 % passant de 43,8 millions € en 2002 à 42,8 millions € en 2003. Cette diminution est le résultat d'une évolution contrastée :

- le montant des redevances des installations commerciales a augmenté de 1,9 %, passant de 26,2 millions € en 2002 à 26,7 millions € en 2003, en liaison avec la croissance du trafic ;
- en revanche, les autres produits ont diminué de 8,5 % passant de 17,6 millions € en 2002 à 16,1 millions € en 2003. Ils correspondent essentiellement aux locations de fibres optiques ou de pylônes à des opérateurs de télécommunication. La diminution observée correspond à des résiliations anticipées de certains contrats suite à des regroupements ou des disparitions d'opérateurs de télécommunication. Les indemnités de résiliation ont été enregistrées en produits exceptionnels (voir la section 5.4.2.4 ci-après).

5.4.2.2. Résultat d'exploitation

Général

Le résultat d'exploitation est en augmentation de 5,7 %, passant de 594,4 millions € en 2002 à 628,2 millions € en 2003. Cette progression résulte des effets conjugués de la croissance du chiffre d'affaires et de l'évolution contenue des charges d'exploitation. Les charges d'exploitation ont augmenté de 3,2 %, ces charges atteignant 57,4 % du chiffre d'affaires en 2003 contre 58,0 % du chiffre d'affaires en 2002. Le résultat d'exploitation représente 42,6 % du chiffre d'affaires en 2003 contre 42,0 % en 2002.

Le tableau ci-dessous présente la ventilation des charges d'exploitation du Groupe.

	Exercice clos le 31 décembre				Variation (en %)
	2002		2003		
	(millions €)	en % du CA	(millions €)	en % du CA	
Achats et charges externes	(204,7)	14,5	(216,3)	14,7	5,7
Charges de personnel	(173,0)	12,2	(179,8)	12,2	3,9
Autres produits et charges nets d'exploitation	23,9	1,7	22,8	1,6	(4,8)
Impôts et taxes	(172,4)	12,2	(177,6)	12,1	3,0
Dotation aux amortissements et aux provisions	(294,0)	20,8	(295,3)	20,0	0,4
Charges d'exploitation	(820,1)	58,0	(846,2)	57,4	3,2
Résultat d'exploitation	594,4	42,0	628,2	42,6	5,7

Achats et charges externes

Les achats et charges externes ont augmenté de 5,7 %, passant de 204,7 millions € en 2002 à 216,3 millions € en 2003. Cette augmentation est principalement attribuable d'une part à la progression des coûts d'entretien

d'infrastructures et d'autre part à des dépenses de viabilité hivernale (personnel d'entretien saisonnier, appel à des sous-traitants externes) plus fortes engagées pour répondre aux conditions climatiques particulièrement rudes de l'hiver 2003.

Charges de personnel

Les charges de personnel ont augmenté de 3,9 %, passant de 173,0 millions € en 2002 à 179,8 millions € en 2003. Cette hausse est le résultat des variations suivantes :

- une augmentation de 4,9 % de la masse salariale, passant de 116,8 millions € en 2002 à 122,6 millions € en 2003. Les effectifs sont restés stables (les effectifs moyens pondérés passant de 4.521 personnes en 2002 à 4.525 personnes en 2003, soit une hausse de 0,1 %) ;
- une augmentation de 4,1 % des charges sociales, passant de 51,4 millions € en 2002 à 53,4 millions € en 2003, inférieure à l'évolution des salaires par suite de la prise en compte dans les engagements sociaux différés (principalement les provisions pour départ à la retraite et les médailles de travail) d'un âge moyen de départ à la retraite plus élevé ;
- en revanche l'intéressement diminue de 30,5 %, passant de 4,8 millions € en 2002 à 3,3 millions € en 2003, à cause du ralentissement de la croissance du trafic et de l'augmentation des charges de viabilité hivernale (voir la section 6.5.1 pour une description de l'intéressement).

Autres produits et charges nets d'exploitation

Ce poste, qui vient en déduction des charges d'exploitation et comprend principalement des transferts de charges et des remboursements reçus dans le cadre de sinistres, a diminué de 4,8 %, passant de 23,9 millions € en 2002 à 22,8 millions € en 2003.

Impôts et taxes

Les impôts et taxes ont augmenté de 3 %, passant de 172,4 millions € en 2002 à 177,6 millions € en 2003, en ligne avec la progression de l'activité.

Dotation aux amortissements et aux provisions

Les dotations aux amortissements et aux provisions ont augmenté de 0,4 %, passant de 294,0 millions € en 2002 à 295,3 millions € en 2003.

5.4.2.3. Résultat financier

Les charges financières nettes du Groupe ont diminué de 2,9 %, passant de 467,8 millions € en 2002 à 454,1 millions € en 2003. Cette diminution des charges financières nettes reflète principalement la réduction de l'endettement. Elle s'analyse en :

- une diminution des charges financières de 0,3 % passant de 476,2 millions € en 2002 à 474,8 millions € en 2003 ;
- une augmentation des produits financiers de 12,2 millions € passant de 10,1 millions € en 2002 à 22,2 millions € en 2003. Cette augmentation résulte à hauteur de 8,8 millions € de l'amortissement d'une soulte de 55 millions € reçue à l'occasion du retournement en 2003 d'un swap de couverture de taux ; le solde de la soulte, soit 46,2 millions €, a été étalé sur la durée résiduelle des emprunts.

5.4.2.4. Résultat exceptionnel

Le Groupe a dégagé un résultat exceptionnel négatif de 6,9 millions € en 2003 et un résultat exceptionnel négatif de 18,6 millions € en 2002.

En 2003, ce résultat incluait notamment :

- un amortissement exceptionnel de 15,014 millions € relatif à la mise à zéro de l'actif net immobilisé concernant le tunnel Maurice Lemaire ;
- des produits exceptionnels correspondant à hauteur de 6,291 millions € à des indemnités de résiliation versées par les opérateurs de télécommunication qui ont résilié de manière anticipée leur contrat du fait de leur regroupement ou de leur disparition.

5.4.2.5. Impôts sur les sociétés

Le montant total des impôts courants et différés du Groupe s'est élevé à 65,0 millions € en 2003, par rapport à 34,0 millions € en 2002, principalement en raison de la progression des résultats des sociétés.

5.4.2.6. Résultat net

Le résultat net est en augmentation de 38 %, passant de 74,0 millions € en 2002 à 102,1 millions € en 2003, principalement en raison de la progression du résultat d'exploitation et de l'amélioration du résultat financier.

5.4.3. Comparaison des exercices clos les 31 décembre 2002 et 31 décembre 2001

5.4.3.1. Chiffre d'affaires

Général

Le chiffre d'affaires du Groupe a augmenté de 5,5 %, passant de 1.340,9 millions € en 2001 à 1.414,6 millions € en 2002. Les recettes de péage ont représenté 96,9 % du chiffre d'affaires en 2002 et 97 % en 2001, le solde provenant pour ces deux exercices des activités annexes du Groupe, principalement les redevances des installations commerciales présentes sur le réseau et la location de fibres optiques.

Le tableau ci-dessous présente l'évolution et la composition du chiffre d'affaires du Groupe entre l'exercice clos le 31 décembre 2001 et l'exercice clos le 31 décembre 2002.

(en millions €)	Exercice clos le 31 décembre		Variation en %
	2001	2002	
Péages	1.300,2	1.370,7	5,4
Revenus des activités annexes	40,7	43,8	7,6
Dont redevances des installations commerciales	22,3	26,2	17,5
Dont autres produits	18,4	17,6	(4,4)
Chiffre d'affaires	<u>1.340,9</u>	<u>1.414,6</u>	<u>5,5</u>

Péages

Les recettes de péage ont augmenté de 5,4 %, passant de 1.300,2 millions € en 2001 à 1.370,7 millions € en 2002. Cette évolution provient de l'évolution des tarifs pour 1,4 %, de la croissance du trafic à réseau stable pour 3,1 % et de l'ouverture de nouvelles sections d'autoroutes et d'effets de structure à hauteur de 0,9 %.

Revenus des activités annexes

Les revenus des activités annexes ont augmenté, passant de 40,7 millions € en 2001 à 43,8 millions € en 2002. Cette augmentation est le résultat des variations suivantes :

- le montant des redevances des installations commerciales a augmenté de 17,5 %, passant de 22,3 millions € en 2001 à 26,2 millions € en 2002, en liaison avec la croissance du trafic, l'agrandissement de certaines installations et l'augmentation sensible de la quantité de carburant vendue depuis l'ouverture du marché à des enseignes de la grande distribution (voir la section 4.5.5.2 sur le calcul des redevances des installations commerciales) ;
- en revanche, les autres produits ont diminué de 4,4 % passant de 18,4 millions € en 2001 à 17,6 millions € en 2002. Ils correspondent essentiellement aux locations de fibres optiques ou de pylônes à des opérateurs de télécommunication. La baisse des loyers résulte de la renégociation des contrats de location correspondants sur des durées plus longues.

5.4.3.2. Résultat d'exploitation

Général

Le résultat d'exploitation est en augmentation de 11,2 %, passant de 534,5 millions € en 2001 à 594,4 millions € en 2002. Cette progression résulte des effets conjugués de la croissance du chiffre d'affaires et de l'évolution contenue des charges d'exploitation. Celles-ci ont augmenté de 1,7 %, ces charges se limitant à 58,0 % du chiffre d'affaires en 2002 contre 60,1 % du chiffre d'affaires en 2001. Le résultat d'exploitation représente 42,0 % du chiffre d'affaires en 2002 contre 39,9 % en 2001.

Le tableau ci-dessous présente la ventilation des charges d'exploitation du Groupe.

	Exercice clos le 31 décembre				Variation (en %)
	2001		2002		
	(millions €)	en % du CA	(millions €)	en % du CA	
Achats et charges externes	(200,1)	14,9	(204,7)	14,5	2,3
Charges de personnel	(157,5)	11,8	(173,0)	12,2	9,8
Autres produits et charges nets d'exploitation	26,0	1,9	23,9	1,7	(8,1)
Impôts et taxes	(168,2)	12,5	(172,4)	12,2	2,5
Dotation aux amortissements et aux provisions	(306,6)	22,9	(294,0)	20,8	(4,1)
Charges d'exploitation	(806,4)	60,1	(820,1)	58	1,7
Résultat d'exploitation	534,5	39,9	594,4	42	11,2

Achats et charges externes

Les achats et charges externes ont augmenté de 2,3 %, passant de 200,1 millions € en 2001 à 204,7 millions € en 2002. Cette faible augmentation est principalement attribuable à la diminution des coûts d'entretien d'infrastructures chez AREA entre 2001 et 2002 suite à des dépenses exceptionnelles en 2001 sur le tunnel de Dullin et à des travaux sur ouvrages d'art reportés en 2003 en raison de la nécessité d'études complémentaires (pour une définition des ouvrages d'art voir la section 4.5.6.2). Par ailleurs, les dépenses de viabilité hivernale ont été faibles en 2002.

Charges de personnel

Les charges de personnel ont augmenté de 9,8 %, passant de 157,5 millions € en 2001 à 173,0 millions € en 2002. Cette augmentation concerne la masse salariale en hausse de 7,3 %, cette dernière passant de 108,8 millions € en 2001 à 116,8 millions € en 2002. L'accroissement provient de l'évolution des effectifs (hausse de 1,0 %) et surtout de la mise en œuvre d'un accord salarial à la fin de l'exercice 2001 (hausse de 6,0 %). Les charges sociales et engagements sociaux différés ont progressé de 13,6 % en raison principalement d'une réduction des allègements de charges sociales liée à la revalorisation des bas salaires.

Autres produits et charges nets d'exploitation

Ce poste, qui vient en déduction des charges d'exploitation et comprend principalement des transferts de charges et des remboursements reçus dans le cadre de sinistres, a diminué de 8,1 %, passant de 26 millions € en 2001 à 23,9 millions € en 2002.

Impôts et taxes

Les impôts et taxes ont augmenté de 2,5 %, passant de 168,2 millions € en 2001 à 172,4 millions € en 2002. Cette augmentation est principalement attribuable à la taxe d'aménagement du territoire, qui passe de 122,3 millions € en 2001 à 126,3 millions € en 2002.

Dotation aux amortissements et aux provisions

Les dotations aux amortissements et aux provisions ont diminué de 4,1 %, passant de 306,6 millions € en 2001 à 294,0 millions € en 2002. Cette diminution reflète principalement la baisse de l'amortissement de caducité, de 250,7 millions € en 2001 à 235,0 millions € en 2002, en liaison avec le changement des modalités de calcul (voir la section 5.3 ci-avant). L'application à l'exercice 2001 des mêmes méthodes de calcul que celles retenues pour l'exercice 2002 aurait ramené la dotation à l'amortissement de caducité à 238,9 millions €.

5.4.3.3. Résultat financier

Les charges financières nettes du Groupe ont diminué de 6,3 %, passant de 499 millions € en 2001 à 467,8 millions € en 2002. Cette diminution des charges financières nettes résulte du désendettement du Groupe et de la baisse du taux moyen des emprunts de 6,88 % en 2001 à 6,50 % en 2002.

5.4.3.4. Résultat exceptionnel

Le Groupe a dégagé un résultat exceptionnel négatif de 18,6 millions € en 2002, provenant principalement de provisions concernant la dépréciation de coûts engagés sur les projets d'autoroutes A 89 et A 51 pour 12,9 millions € dont les sections correspondantes ont été abandonnées. Le résultat exceptionnel positif était de 4,2 millions € en 2001.

5.4.3.5. Impôts sur les sociétés

Le montant total des impôts sur les sociétés du Groupe est de 33,9 millions € en 2002 par rapport à un produit d'impôt de 29,3 millions € en 2001. Cette évolution résulte du fait que l'exercice 2001 avait bénéficié de l'inscription à l'actif d'impôts différés provenant d'exercices antérieurs pour 59,7 millions €.

5.4.3.6. Résultat net

Le résultat net est en augmentation de 7,4 %, passant de 69,0 millions € en 2001 à 74,1 millions € en 2002. Cette hausse résulte de l'effet conjugué de la progression du résultat d'exploitation et de l'amélioration du résultat financier.

5.5. LIQUIDITE ET RESSOURCES EN CAPITAL

5.5.1. Trésorerie

(en millions €)	Exercice clos le 31 décembre 2001	Exercice clos le 31 décembre 2002	Exercice clos le 31 décembre 2003
Marge brute d'autofinancement	336,0	414,6	485,4
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité	(39,5)	17,0	121,9
Flux net de trésorerie généré par l'activité	296,6	431,6	607,3
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement	(164,0)	(160,2)	(183,0)
Flux net de trésorerie lié aux opérations de financement	(93,7)	(166,1)	(195,0)
Variations de trésorerie	<u>38,8</u>	<u>105,3</u>	<u>229,3</u>

Exercices 2002/2003

La trésorerie générée par l'activité s'est élevée à 607,3 millions € au cours de l'exercice 2003 contre 431,6 millions € au cours de l'exercice 2002. L'évolution de la trésorerie générée par l'activité entre 2002 et 2003 provient essentiellement de :

- l'augmentation de la marge brute d'autofinancement, soit 70,8 millions € ;
- l'augmentation des dettes d'exploitation, en liaison avec l'inscription au passif des sommes imputées en 2003 au titre du crédit de TVA (104,6 millions €).

La trésorerie absorbée par les opérations d'investissement a augmenté de 22,8 millions €, passant de 160,2 millions € au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2002 à 183,0 millions € au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2003. Les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles ont atteint 181,7 millions € au cours de l'exercice 2003, contre 183,3 millions € au cours de l'exercice 2002.

La trésorerie absorbée par les opérations de financement a augmenté de 28,9 millions €, passant de 166,1 millions € au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2002 à 195,0 millions € au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2003. Au cours de l'exercice 2003, le Groupe a souscrit 300 millions € d'emprunts pour financer ses investissements et remboursé 491,8 millions € d'emprunts, soit une diminution de son endettement net de 191,8 millions €, contre une diminution de son endettement net de 152 millions € en 2002. En outre, en 2003, la Société a versé à ses actionnaires un dividende de 12,1 millions €, contre 24,4 millions € en 2002.

Au total, la trésorerie du Groupe a progressé de 229,3 millions € pour atteindre 428,0 millions € à la clôture de l'exercice 2003 contre 198,7 millions € à la clôture de l'exercice 2002.

Exercices 2001/2002

La trésorerie générée par l'activité s'est élevée à 431,6 millions € au cours de l'exercice 2002 contre 296,6 millions € au cours de l'exercice 2001. L'évolution de la trésorerie générée par l'activité entre 2001 et 2002 provient essentiellement de :

- l'augmentation de la marge brute d'autofinancement, soit 78,6 millions € ; et
- une variation en besoin de fonds de roulement de 56,5 millions € imputable principalement à une diminution des créances et une augmentation des dettes d'exploitation.

La trésorerie absorbée par les opérations d'investissement a diminué de 3,8 millions €, passant de 164,0 millions € au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2001 à 160,2 millions € au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2002. Les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles ont atteint 183,3 millions € au cours de l'exercice 2002, contre 175,1 millions € au cours de l'exercice 2001.

La trésorerie absorbée par les opérations de financement a augmenté de 72,4 millions €, passant de 93,7 millions € au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2001 à 166,1 millions € au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2002. Au cours de l'exercice 2002, le Groupe a souscrit 320 millions € d'emprunts pour financer ses investissements et rembourser 472,0 millions € d'emprunts, soit une diminution de son endettement net de 152 millions €, contre une diminution de son endettement net de 84,7 millions € en 2001. En outre, en 2002, la Société a versé à ses actionnaires un dividende de 24,4 millions €, contre 16,9 millions € en 2001.

Au total, la trésorerie du Groupe a progressé de 105,2 millions € pour atteindre 198,7 millions € à la clôture de l'exercice 2002 contre 93,3 millions € à la clôture de l'exercice 2001.

5.5.2. Financement

Au 31 décembre 2003, l'endettement brut du Groupe s'élevait à 7.096,2 millions € contre 7.276,9 millions € au 31 décembre 2002.

Cet endettement correspond pour la quasi-totalité à des emprunts souscrits auprès de la Caisse Nationale des Autoroutes (CNA), un établissement public à caractère administratif ayant pour mission de procurer aux sociétés autoroutières les ressources nécessaires au financement de leurs travaux de construction ou d'aménagement, conformément aux dispositions d'une convention de financement conclue le 2 septembre 1996 entre la CNA, la Société, AREA et d'autres sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Aux termes de cette convention cadre, la CNA peut requérir l'exigibilité anticipée des avances consenties à la Société ou à AREA dans les cas suivants :

- inexactitudes graves dans les justifications fournies et les déclarations faites par la Société ou AREA à l'occasion de la conclusion du contrat et pendant sa durée ;
- défaut de remboursement du principal ou défaut de paiement des intérêts ;
- dissolution ou liquidation amiable de la Société ou d'AREA, ou cessation totale ou partielle de leur activité ;
- diminution notable de l'actif social de la Société ou d'AREA et d'une manière générale tout événement ou mesure qui pourrait compromettre le remboursement des prêts.

En outre, lorsque la CNA met à la disposition de la Société ou d'AREA des fonds recueillis par le biais d'emprunts obligataires contenant des clauses d'exigibilité anticipée, celles-ci s'appliquent *mutatis mutandis* à la société bénéficiaire des fonds.

Au 31 décembre 2003, le montant total du principal restant dû au titre de l'ensemble des emprunts consentis par la CNA au Groupe s'élevait à 6.829,8 millions €, dont 6.472,2 à taux fixe.

Le taux nominal moyen pondéré sur les emprunts CNA du Groupe était de 6,42 % pour l'exercice 2003 et de 6,5 % pour l'exercice 2002. Les maturités et taux moyens des emprunts CNA du Groupe se répartissent comme suit:

- 13,4 % ont une maturité inférieure à 2 ans et un taux moyen de 8,12 % ;
- 25,5 % ont une maturité de 3 à 5 ans et un taux moyen de 7,44 % ;
- 34 % ont une maturité de 6 à 10 ans et un taux moyen de 6,07 % ;
- 27,1 % des emprunts ont une maturité supérieure à 10 ans et un taux moyen de 5,05 %.

Le Groupe s'est également financé par le biais d'avances reçues de l'État et des collectivités territoriales. Au 31 décembre 2003, le montant total du principal restant dû au titre des ces avances s'élevait à 16,3 millions €.

5.6. PRESENTATION DES COMPTES

5.6.1. Comptes consolidés pour le semestre clos le 30 juin 2004

5.6.1.1. Comptes de résultat consolidés

(en milliers €)	Note	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Chiffre d'affaires	5.6.2.4.1	727.379	711.095	1.474.443
Charges d'exploitation		(423.200)	(407.561)	(846.242)
Achats et charges externes	5.6.2.4.2	(96.312)	(97.126)	(216.252)
Charges de personnel	5.6.2.4.3	(96.958)	(89.555)	(179.800)
Autres produits et charges (nets) d'exploitation	5.6.2.4.4	9.786	10.241	22.789
Impôts et taxes	5.6.2.4.5	(88.016)	(83.879)	(177.638)
Dotations aux amortissements et aux provisions ...	5.6.2.4.6	(151.700)	(147.242)	(295.341)
Résultat d'exploitation		304.179	303.534	628.202
Charges et produits financiers	5.6.2.4.7	(208.100)	(227.683)	(454.088)
Résultat courant des entreprises intégrées		96.079	75.851	174.114
Charges et produits exceptionnels	5.6.2.4.8	(580)	3.529	(6.921)
Impôt sur les résultats	5.6.2.4.9	(33.835)	(32.952)	(64.959)
Résultat net de l'ensemble consolidé		61.664	46.428	102.234
Intérêts minoritaires		71	103	124
Résultat net (part du groupe)		61.593	46.325	102.110
Résultat par action (en €)		38,38	28,87	63,63
Nombre moyen d'actions		1.604.656	1.604.656	1.604.656
Résultat dilué par action (en €)		38,38	28,87	63,63
Nombre moyen d'actions diluées		1.604.656	1.604.656	1.604.656

5.6.1.2. Bilans consolidés

(en milliers €)	Note	30 juin 2004	31 décembre 2003
ACTIF			
Immobilisations incorporelles	5.6.2.4.10	27.726	28.623
Immobilisations corporelles	5.6.2.4.11		
Domaine propre		522	616
Domaine concédé		10.855.171	10.761.459
Amortissements		(3.607.675)	(3.469.959)
Immobilisations financières	5.6.2.4.12	8.000	7.755
Total actif immobilisé		<u>7.283.744</u>	<u>7.328.494</u>
Stocks et en-cours	5.6.2.4.13	5.867	10.742
Clients et comptes rattachés	5.6.2.4.14	77.354	90.668
Autres créances et comptes de régularisation	5.6.2.4.15	78.294	100.032
Valeurs mobilières de placement et disponibilités	5.6.2.4.16	414.747	427.988
Total actif circulant		<u>576.262</u>	<u>629.430</u>
TOTAL DE L'ACTIF		<u><u>7.860.006</u></u>	<u><u>7.957.924</u></u>
PASSIF			
Capital		24.463	24.463
Primes et réserves consolidées		116.601	14.491
Résultat		61.593	102.110
Capitaux propres (part du groupe)	5.6.2.4.17	<u>202.657</u>	<u>141.064</u>
Intérêts minoritaires	5.6.2.4.18	<u>421</u>	<u>382</u>
Autres fonds propres	5.6.2.4.18	<u>164.723</u>	<u>164.723</u>
Provisions pour risques et charges	5.6.2.4.19	<u>48.007</u>	<u>49.756</u>
Emprunts et dettes financières	5.6.2.4.20	6.793.698	7.096.241
Fournisseurs et comptes rattachés	5.6.2.4.21	38.423	45.593
Autres dettes et comptes de régularisation	5.6.2.4.22	612.077	460.164
Total dettes		<u>7.444.198</u>	<u>7.601.999</u>
TOTAL DU PASSIF		<u><u>7.860.006</u></u>	<u><u>7.957.924</u></u>

5.6.1.3. Tableaux des flux de trésorerie consolidés

(en milliers €)	1 ^{er} semestre 2004	2003
Résultat net des sociétés intégrées	61.664	102.234
Élimination des charges et produits sans incidence sur la trésorerie		
Amortissements et provisions	149.839	317.929
Plus value/moins value de cession	627	334
Variation des impôts différés	25.732	64.949
Autres		
Marge brute d'autofinancement	<u>237.862</u>	<u>485.446</u>
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité		
Créances	(198.251)	(17.033)
Charges constatées d'avance	18.960	(327)
Stock et en-cours	1.008	(715)
Dettes d'exploitation et diverses	354.555	107.778
Autres	(90.192)	32.174
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité	<u>86.080</u>	<u>121.877</u>
Flux net de trésorerie généré par l'activité	<u>323.942</u>	<u>607.323</u>
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(106.198)	(181.679)
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	342	890
Variation nette des autres immobilisations financières	(246)	(325)
Incidences des variations de périmètres	0	49
Variation du besoin en fonds de roulement sur opérations d'investissements	5.480	(1.899)
Flux net de trésorerie liés aux opérations d'investissement	<u>(100.622)</u>	<u>(182.963)</u>
Subventions d'investissement reçues	4.422	8.876
Dividendes versés	0	(12.099)
Émission d'emprunts	42.572	300.000
Remboursement d'emprunts	(283.555)	(491.802)
Autres variations		
Flux net de trésorerie liés aux opérations de financement	<u>(236.561)</u>	<u>(195.025)</u>
Variation de trésorerie	<u>(13.241)</u>	<u>229.334</u>
Trésorerie d'ouverture	427.988	198.654
Trésorerie de clôture	<u>414.747</u>	<u>427.988</u>

5.6.1.4. Variation des capitaux propres consolidés et des intérêts minoritaires

(en milliers €)	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission, de fusion, d'apport	Réserves consolidées (y compris résultat)	Capitaux propres	Intérêts minoritaires	Total
Au 31 décembre 2001	<u>1.604.656</u>	<u>24.463</u>	<u>0</u>	<u>(23.010)</u>	<u>1.453</u>	<u>163</u>	<u>1.616</u>
(Distribution de dividendes et précomptes)				(24.412)	(24.412)		(24.412)
Variation de l'autodétention ...				—	—		—
Variation de périmètre et divers				—	—		—
Résultat 2002			—	74.010	74.010	97	74.106
Au 31 décembre 2002	<u>1.604.656</u>	<u>24.463</u>	<u>0</u>	<u>26.588</u>	<u>51.050</u>	<u>259</u>	<u>51.310</u>
Distribution de dividendes				(12.099)	(12.099)		(12.099)
Résultat 2003			—	102.110	102.110	124	102.234
Au 31 décembre 2003	<u>1.604.656</u>	<u>24.463</u>	<u>0</u>	<u>116.598</u>	<u>141.060</u>	<u>383</u>	<u>141.444</u>
Distribution de dividendes			—		0	(32)	(32)
Résultat 1 ^{er} semestre 2004			—	61.593	61.593	71	61.664
Au 30 juin 2004	<u>1.604.656</u>	<u>24.463</u>	<u>0</u>	<u>178.191</u>	<u>202.653</u>	<u>422</u>	<u>203.076</u>

5.6.2. Annexe aux comptes consolidés du semestre clos le 30 juin 2004

La présente annexe fait partie intégrante des comptes semestriels.

Elle comporte des éléments d'information complémentaires au bilan, au compte de résultat et au tableau des flux de trésorerie, de façon à ce que l'ensemble donne une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat du groupe.

Les éléments d'information qui ne présentent pas un caractère obligatoire ne sont mentionnés que pour autant qu'ils aient une importance significative.

5.6.2.1. Présentation du Groupe et faits marquants

Le Groupe est titulaire de deux contrats de concession autoroutière avec l'État français pour un total d'environ 2.214 kilomètres d'autoroutes, dont 2.194 sont en service.

Le 3 mai 2004 ont été conclues les négociations entre le Groupe et l'État définissant à la fois :

- les termes des avenants aux conventions et cahiers des charges de concession autoroutière de la Société et d'AREA, qui définissent les conditions juridiques et financières générales des concessions jusqu'à leur échéance, en 2032.

L'information relative aux conventions et aux cahiers des charges est présentée à la section 5.6.2.6.5 ci-après ;

- les contrats d'entreprise qui définissent les programmes d'investissements liés à ces deux concessions et les lois tarifaires correspondantes pour la période 2004-2008 ;
- le règlement du différend qui opposait l'État et les sociétés d'autoroutes en matière de crédit de départ de TVA (voir la section 5.6.2.4.22 ci-après).

La convention de concession distincte portant sur le tunnel routier Maurice Lemaire est en cours de renégociation. Cette concession porte sur 11 kilomètres. L'exploitation de cette concession est arrêtée depuis le 16 avril 2004, pour une période d'environ 3 ans, afin de permettre la réalisation des travaux de mise aux normes.

5.6.2.2. Principes comptables

Les comptes consolidés semestriels du groupe au 30 juin 2004 sont établis conformément aux dispositions du règlement 99-02 du Comité de la Réglementation Comptable et aux principes appliqués pour l'établissement des comptes consolidés au 31 décembre 2003.

5.6.2.2.1. Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles comprennent essentiellement des logiciels amortissables sur une durée de 3 à 5 ans.

5.6.2.2.2. Immobilisations corporelles

Les immobilisations du domaine concédé

La concession s'étend à tous les terrains, ouvrages et installations nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de chaque autoroute et de ses installations accessoires, y compris les raccordements aux voiries existantes, les dépendances et installations annexes directement nécessaires au service des usagers ou réalisées en vue d'améliorer l'exploitation. Il peut s'agir des immobilisations correspondant à la construction initiale, ou à des Immobilisations Complémentaires sur Autoroutes en Service (ICAS).

Les immobilisations sont inscrites au bilan à leur coût de revient historique incluant les intérêts intercalaires et certaines charges directement affectées à la construction.

On distingue les immobilisations « non renouvelables » durant la durée de la concession (infrastructures, ouvrages d'art, etc.) et les immobilisations « renouvelables » qui ont une durée de vie inférieure à celle de la concession (matériels de péage, de signalisation, de télétransmission, de vidéo surveillance, etc., ainsi que les matériels informatiques, de transport et les matériels et outillages).

Certains apports en nature du concédant ont été inscrits à l'actif en « immobilisations corporelles » et au passif en « autres fonds propres » pour la valeur des dits apports au jour du transfert. Ces apports seront restitués au concédant à l'issue de la concession.

Les amortissements des immobilisations

Amortissements de caducité

Les amortissements de caducité ont pour objet de ramener la valeur nette comptable des biens de retour à une valeur nulle à l'expiration de la concession. Ils sont classés en charges d'exploitation. Par dérogation à l'avis du Conseil national de la comptabilité (CNC) relatif au plan comptable des sociétés d'autoroutes du 11 octobre 1988, et dans un souci de meilleure compréhension par la communauté financière, ces amortissements de caducité sont présentés avec les amortissements et provisions pour dépréciation, en déduction des actifs immobilisés.

La dotation aux amortissements de caducité est calculée selon le mode linéaire (depuis la date de mise en service jusqu'à la date de fin de concession) sur le coût des actifs immobilisés et ne tient pas compte des apports gratuits du concédant.

Pour les immobilisations d'exploitation « renouvelables » la dotation aux amortissements de caducité est calculée sur la base nette comptable, soit le coût d'acquisition des biens déduction faite du cumul de l'amortissement de caducité et du cumul de l'amortissement pour dépréciation.

Amortissements de dépréciation

Les immobilisations d'exploitation « renouvelables » qui ont une durée de vie inférieure à celle de la concession (matériels de péage, de signalisation, de télétransmission, de vidéo surveillance, etc., ainsi que les matériels informatiques, de transport et les matériels et outillages) font l'objet d'un amortissement pour dépréciation calculé presque exclusivement selon le mode linéaire sur la durée économique estimée entre 3 et 10 ans.

5.6.2.2.3. Subventions d'investissement

Les subventions d'investissement, reçues pour assurer le financement d'immobilisations de construction, sont inscrites en déduction des actifs concernés.

5.6.2.2.4. Immobilisations financières

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

5.6.2.2.5. Stocks

Les stocks sont valorisés selon la méthode du coût moyen pondéré. Ils font l'objet d'une provision pour dépréciation lorsque leur valeur d'inventaire est inférieure au prix de revient.

5.6.2.2.6. Créances

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Celles qui présentent des incertitudes de recouvrement font l'objet d'une dépréciation par voie de provision.

5.6.2.2.7. Valeurs mobilières de placement

Les valeurs mobilières de placement figurent au bilan pour leur valeur d'acquisition ou leur valeur liquidative si cette dernière est inférieure. Les plus-values latentes ne sont pas comptabilisées.

5.6.2.2.8. Émission des Emprunts

Les primes d'émission ou de remboursement d'emprunts et les frais d'émission sont inscrits à l'actif en charges à répartir et sont amortis linéairement sur la durée des emprunts concernés.

En cas d'émission d'emprunt à un prix supérieur au prix de remboursement, l'écart est enregistré en « produit constaté d'avance » et étalé sur la durée de l'emprunt.

La méthode ainsi définie aboutit à un résultat proche de l'amortissement des primes en fonction des intérêts courus dans la mesure où les emprunts sont remboursés *in fine*.

5.6.2.2.9. Conversion des créances et dettes en monnaies étrangères

Les créances et dettes en monnaies étrangères sont converties sur la base des cours de change à la clôture. Les écarts de change résultant de cette réévaluation sont enregistrés au compte de résultat.

5.6.2.2.10. Intérêts minoritaires

Les capitaux propres et les résultats de l'ensemble consolidé sont répartis au prorata du pourcentage de détention des minoritaires et des majoritaires.

5.6.2.2.11. Autres fonds propres

Certains apports en nature du concédant ont été inscrits à l'actif en « Immobilisations corporelles » et au passif en « Autres fonds propres » pour la valeur desdits apports au jour du transfert. Ces apports seront restitués au concédant avec les biens de retour à l'issue de la concession.

5.6.2.2.12. Engagements de retraite et autres avantages assimilés

Ces engagements comprennent les indemnités de fin de carrière et les médailles du travail. La méthode actuarielle retenue pour l'évaluation est la méthode rétrospective des unités de crédit projetées avec salaires en fin de carrière. La totalité des engagements de la Société à l'égard du personnel est provisionnée au bilan.

5.6.2.2.13. Entretien des infrastructures (antérieurement « grosses réparations »)

Conformément aux dispositions du Règlement n° 2003-07 du CRC du 12 décembre 2003 relatif à l'amortissement et la dépréciation des actifs, le Groupe :

- a décidé de différer à 2005 la mise en œuvre de la comptabilisation des actifs par composants pour les dépenses de renouvellement dites de première catégorie (dépenses ayant pour objet de modifier des installations ou de remplacer tout ou partie des actifs).

Ces dépenses continuent d'être enregistrées en charges au fur et à mesure de leur engagement.

- a considéré sur la base des analyses effectuées à ce jour que les autres dépenses d'entretien relèvent de l'entretien courant du réseau et ne constituent pas des dépenses dites de « deuxième catégorie » (dépenses ayant pour seul but de vérifier le bon fonctionnement des installations et de les entretenir sans prolonger leur durée de vie au-delà de celle prévue initialement). En conséquence aucune provision n'a été constituée et ces dépenses sont enregistrées en charges au fur et à mesure de leur engagement.

5.6.2.2.14. Avances indexées

Les avances indexées sont ajustées chaque année de l'incidence de l'indexation, la contrepartie étant inscrite dans la rubrique « Écart de conversion ». Le montant de l'indexation est enregistré en charges chaque année par la comptabilisation d'une provision pour risques et charges à hauteur de l'écart de conversion actif.

5.6.2.2.15. Impôts différés

Les impôts différés actifs et passifs sont comptabilisés selon la méthode du report variable et enregistrent au taux en vigueur les effets d'impôts calculés d'une part, sur les décalages temporaires entre les résultats comptables et fiscaux et d'autre part, sur ceux générés par les retraitements de consolidation.

Le principe général du Groupe est de ne retenir les impôts différés actifs qu'en fonction de leur probabilité d'imputation sur les bénéfices fiscaux futurs.

Les actifs et passifs d'impôts différés, quelle que soit leur échéance, sont compensés lorsqu'ils concernent les entités du groupe d'intégration fiscale et se rapportent à des opérations intervenues depuis la création de ce groupe.

Les impôts différés du Groupe ne font pas l'objet d'une actualisation, celle-ci n'étant pas susceptible d'avoir un effet significatif.

5.6.2.2.16. Exposition au risque de change et couverture des risques

Le Groupe opère exclusivement dans les pays de la zone euro et principalement en France. Il ne supporte donc pas de risque de change sur les transactions qu'il effectue.

Le financement externe du Groupe est libellé exclusivement en euros. Le Groupe ne supporte donc pas de risque de change à l'égard de ses dettes.

5.6.2.2.17. Unité de compte

Les tableaux ci-après sont présentés en milliers €, sauf exceptions signalées.

5.6.2.2.18. Établissement des comptes semestriels

Les particularités propres à la préparation des comptes semestriels sont les suivantes :

- Le chiffre d'affaires correspond à celui réalisé au cours du premier semestre et les charges sont celles qui ont été effectivement engagées. Statistiquement, le chiffre d'affaires du premier semestre est un peu plus faible que celui du second semestre de l'année du fait de la saisonnalité ; au cours des derniers exercices, il représentait environ 48,2 % du chiffre d'affaires de l'année.
- Les charges calculées (liées aux engagements sociaux, aux amortissements de dépréciation et de caducité, aux provisions) ont été déterminées selon un calcul détaillé en fin de semestre.
- La charge d'impôt pour le semestre liée à l'activité courante est calculée sur la base du taux effectif moyen estimé pour l'année entière.
- La participation du premier semestre 2004 a été enregistrée sur la base d'un taux de 50 % de la participation 2004 estimée et l'intéressement a été calculé avec un taux annuel moyen appliqué à la masse salariale du premier semestre.
- Les comptes consolidés du premier semestre 2004 ont été établis selon les mêmes principes comptables et la même présentation que ceux du premier semestre 2003.

5.6.2.3. Méthodes et périmètre de consolidation

Le Groupe comprend la société mère Autoroutes Paris-Rhin-Rhône, sa filiale AREA (Autoroutes Rhône-Alpes) détenue à 99,82 % et sa filiale Radio SIRA détenue à 100 %. Les filiales sont consolidées par intégration globale.

<u>Société</u>	<u>Code APE</u>	<u>N° SIREN</u>	<u>Adresse</u>
Autoroutes Paris-Rhin-Rhône	632 A	016 250 029	36, rue du Docteur Schmitt 21850 Saint-Apollinaire
AREA	632 A	702 027 871	41 bis, avenue Bosquet 75343 — Paris Cedex 07
SIRA	922 A	381 420 249	36, rue du Docteur Schmitt 21850 Saint-Apollinaire

Ces trois sociétés arrêtent leur exercice social au 31 décembre. Des comptes au 30 juin 2004 ont été établis pour chacune des sociétés consolidées.

Les autres filiales et participations, dont l'importance n'est pas significative n'ont pas été intégrées dans le périmètre de consolidation.

L'appréciation du caractère non significatif est basée sur le dépassement d'au moins deux des trois seuils suivants :

- chiffre d'affaires : 10 millions €
- résultat net (en valeur absolue) : 2 millions €
- capitaux propres (en valeur absolue) : 10 millions €

Liste des filiales et participations (montant en milliers €)	Capital 2003	Autres capitaux propres 2003	Quote-part capital	Valeur brute	Valeur nette	Chiffre d'affaires hors taxes 2003	Résultat 2003
Filiale (plus de 50 % des titres)							
Touring Secours	61		52,2 %	34	34	1.522	43
SCERI	2	(1.754)	95,0 %	1,5	0	166	148
Ste radios Rhône Alpes	37		97,3 %	36	36	nc	nc
Participations							
AUTOROUTES TRAFIC GIE	300		30,0 %	90	90	826	44
CENTAURE BOURGOGNE	450		35,6 %	212	212	828	112
ALTECH	40		33,5 %	13	13	nc	nc
CENTAURE ÎLE DE FRANCE	900		49,0 %	441	441	nc	nc
CENTAURE RHÔNE-ALPES	290	248	42,2 %	122	122	1.327	127
SGTBA	40		35 %	7	7	nc	nc
ADELAC	20		49,90 %	10	10	nc	nc
EPERLY	915		37,0 %	338	338	7.340	178
SC AUTOROUTES GIE	0		— ⁽¹⁾	0	0	11.684	56

(1) S'agissant d'un groupement d'intérêt économique constitué sans capital, la participation du Groupe dans le financement de ce groupement est égale à 28,6 %.

5.6.2.4. Explication des postes du compte de résultat et du bilan et de leurs variations

Compte de résultat

5.6.2.4.1. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires se répartit de la manière suivante :

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Péages	707.401	690.239	1.431.607
Redevances des installations commerciales	13.395	13.105	26.746
Services télécom et autres	6.584	7.751	16.090
Chiffre d'affaires	<u>727.379</u>	<u>711.095</u>	<u>1.474.443</u>

Péages

Les tableaux ci-dessous expliquent l'évolution du chiffre d'affaires « péage » entre le premier semestre 2004 et le premier semestre 2003.

Évolution du chiffre d'affaires péages 1 ^{er} semestre 2004/2003	2,5 %
Impact de la croissance du trafic	2,2 %
Impact de l'évolution des tarifs	0,3 %

La faible augmentation de l'effet tarif s'explique par le report de la mise en vigueur des tarifs 2004.

Redevances des installations commerciales

Il s'agit des redevances reçues des tiers exploitant les installations commerciales situées sur les aires de service.

Services télécom et autres

Ils correspondent essentiellement aux locations de fibres optiques ou de pylônes à des opérateurs de télécommunication. La diminution observée résulte de la résiliation de contrats suite à des regroupements ou des disparitions d'opérateurs.

5.6.2.4.2. Achats et charges externes

Les achats et charges externes se décomposent comme suit :

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Énergie, fournitures et pièces détachées	(13.843)	(14.047)	(26.047)
Entretien des infrastructures	(18.205)	(23.180)	(67.711)
Entretien	(11.630)	(11.069)	(24.203)
Redevance domaniale	(19.958)	(19.608)	(39.567)
Autres charges externes	(32.676)	(29.222)	(58.724)
Achats et charges externes	(96.312)	(97.126)	(216.252)

La redevance domaniale instituée par le décret n° 97-606 du 31 mai 1997 est due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes pour l'occupation du domaine public.

Les entretiens des infrastructures se ventilent de la façon suivante :

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Chaussée	(11.703)	(12.845)	(42.480)
Autres	(6.502)	(10.336)	(25.231)
Entretien des infrastructures	(18.205)	(23.181)	(67.711)

Les montants des dépenses d'entretien d'infrastructures sont cohérents avec le recalage de la prévision annuelle (60 millions €) et le cycle des travaux.

5.6.2.4.3. Charges de personnel

Analyse des charges

Les charges de personnel du Groupe se ventilent comme suit :

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Salaires et traitements	(63.293)	(60.139)	(122.572)
Charges sociales et engagements sociaux différés	(27.571)	(26.616)	(53.504)
Intéressement et abondement plan d'épargne	(3.149)	(2.800)	(3.350)
Participation	(2.945)	0	(374)
Charges de personnel	(96.958)	(89.555)	(179.800)

La participation des salariés s'applique de plein droit pour AREA depuis l'exercice 2003. Elle s'appliquera à partir de 2004 pour la Société en vertu d'un accord dérogatoire signé en juin 2004.

Effectifs moyens pondérés

Les informations détaillées ci-dessous concernent les effectifs moyens pondérés du Groupe (indice bilan social : 114).

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Cadres	529	480	498
Agents de maîtrise	1.580	1.559	1.556
Employés	2.353	2.433	2.471
Total des effectifs	4.462	4.472	4.525

5.6.2.4.4. Autres produits et charges (nets) d'exploitation

Ce poste, présenté en déduction des charges d'exploitation, comprend principalement des transferts de charges et des remboursements reçus dans le cadre de sinistres.

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Transfert de charges immobilisées et production immobilisée	4.243	5.967	12.152
Remboursement de sinistres	2.997	3.366	7.861
Frais d'émission sur emprunts	0	626	644
Autres	2.546	282	2.132
Autres produits et charges (nets) d'exploitation	9.786	10.241	22.789

5.6.2.4.5. *Impôts et taxes*

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Taxe d'aménagement du territoire	(61.960)	(61.074)	(128.155)
Taxe professionnelle	(21.219)	(19.500)	(41.514)
Impôts, taxes et versements assimilés sur rémunération	(2.144)	(1.595)	(4.092)
Autres impôts et taxes	(2.693)	(1.709)	(3.877)
Impôts et taxes	(88.016)	(83.878)	(177.638)

La taxe d'aménagement du territoire s'élève à 6,86 € par millier de kilomètres parcourus.

5.6.2.4.6. *Dotations aux amortissements et aux provisions*

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Amortissement pour dépréciation des immobilisations	(28.765)	(27.090)	(56.550)
Amortissement de caducité des immobilisations	(120.904)	(118.813)	(239.446)
Autres dotations nettes aux provisions	(2.031)	(1.339)	655
Dotations aux amortissements et provisions	(151.700)	(147.242)	(295.341)

5.6.2.4.7. *Charges et produits financiers*

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Intérêts et indexation des emprunts	(215.263)	(240.173)	(474.842)
Intérêts intercalaires immobilisés	3.681	1.687	2.497
Amortissement des frais d'émission et des primes sur emprunts ...	(1.853)	(2.001)	(4.004)
Autres produits financiers	5.335	12.804	22.261
Charges financières nettes	(208.100)	(227.683)	(454.088)

La baisse des charges financières nettes résulte principalement du désendettement du Groupe.

5.6.2.4.8. *Charges et produits exceptionnels*

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Plus-values et moins values de cession d'immobilisations	(626)	(587)	(334)
Autres	46	4.116	(6.587)
Charges et produits exceptionnels	(580)	3.529	(6.921)

Au premier semestre 2003, les produits exceptionnels sont constitués essentiellement d'indemnités versées par les opérateurs télécom pour 4.055 milliers € suite à la résiliation de leurs contrats.

5.6.2.4.9. Impôt sur les sociétés

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Impôt courant	(8.103)	(10)	(10)
Impôts différés	<u>(25.732)</u>	<u>(32.942)</u>	<u>(64.949)</u>
Total	<u><u>(33.835)</u></u>	<u><u>(32.952)</u></u>	<u><u>(64.959)</u></u>

Les impôts différés ont été calculés au dernier taux d'imposition connu : 35,43 % pour l'exercice 2003 et pour l'exercice 2004.

Le rapprochement entre la charge d'impôt et le résultat avant impôt se présente comme suit :

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Résultat net (part du Groupe)	61.593	46.325	102.110
Charge d'impôt	33.835	32.952	64.959
Intérêts minoritaires	71	103	124
Résultat avant impôt	95.499	79.380	167.193
Charge d'impôt théorique (35,43 %)	(33.835)	(28.124)	(59.236)
Éléments en rapprochement			
Amortissements des écarts d'acquisition			(761)
Différences permanentes			(4.972)
Impôts rattachables aux exercices antérieurs		(4.828)	10
Divers			<u>10</u>
Total charge nette d'impôt réelle	<u><u>(33.835)</u></u>	<u><u>(32.952)</u></u>	<u><u>(64.959)</u></u>

Les impôts différés sont présentés de la manière suivante dans les bilans :

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Impôts différés Actifs			
Impôts différés Passifs	<u>135.265</u>	<u>77.526</u>	<u>109.533</u>
Impôts différés nets	<u><u>135.265</u></u>	<u><u>77.526</u></u>	<u><u>109.533</u></u>

La principale source d'impôts différés est constituée par les intérêts intercalaires.

Bilan

5.6.2.4.10. Immobilisations incorporelles

	30 juin 2004	31 décembre 2003
Immobilisations incorporelles	83.551	80.566
Amortissement immobilisations incorporelles	<u>(55.825)</u>	<u>(51.943)</u>
Immobilisations incorporelles	<u><u>27.726</u></u>	<u><u>28.623</u></u>

Les immobilisations incorporelles sont essentiellement constituées de logiciels amortis sur une période de 3 à 5 ans.

5.6.2.4.11. Immobilisations corporelles

Immobilisations du domaine concédé

Au 30 juin 2004, le réseau d'autoroutes du Groupe en exploitation représente 2.194 kilomètres. Il n'y a pas eu de mise en service au cours du premier semestre 2004.

<u>valeurs brutes</u>	<u>31 décembre 2003</u>	<u>Acquisitions</u>	<u>Cessions et reprises</u>	<u>Mises en service</u>	<u>30 juin 2004</u>
Immobilisations de construction	10.310.804	0	(8)	21.347	10.332.143
Immobilisations d'exploitation.....	529.706	17.349	(9.699)	11.233	548.589
Immobilisations en cours	132.837	84.927	0	(27.016)	190.748
Immobilisations corporelles.....	10.973.347	102.277	(9.707)	5.564	11.071.481
Subventions d'investissement.....	(211.888)	(4.422)			(216.310)
Immobilisations corporelles du domaine propre concédé	10.761.459	97.855	(9.707)	5.564	10.855.171
<u>Amortissements</u>	<u>31 décembre 2003</u>	<u>Dotations</u>	<u>Reprises et cessions</u>	<u>30 juin 2004</u>	
Amortissements pour dépréciation	(395.069)	(24.395)	7.578	(411.886)	
Amortissements de caducité sur biens renouvelables..	(122.189)	(305)	6	(122.488)	
Amortissements de caducité sur biens non renouvelables	(2.952.702)	(120.599)	0	(3.073.301)	
Amortissement des immobilisation corporelles	(3.469.959)	(145.299)	7.584	(3.607.675)	

5.6.2.4.12. Immobilisations financières

	<u>30 juin 2004</u>	<u>31 décembre 2003</u>
Participations et créances rattachées à des participations	4.959	4.655
Prêts	2.273	2.315
Autres immobilisations financières.....	768	786
Immobilisations financières	8.000	7.755

5.6.2.4.13. Stocks

	<u>30 juin 2004</u>	<u>31 décembre 2003</u>
Stocks	5.949	12.477
Dépréciation des stocks	(82)	(1.735)
Stocks et en-cours nets	5.867	10.742

Les stocks sont principalement constitués des fournitures nécessaires à l'entretien et à la viabilité des autoroutes, des pièces détachées pour les différents matériels (péage, électrique, transport, engins), des fournitures informatiques et de bureau et ont donné lieu à des provisions pour dépréciation de stocks à hauteur de 1.735 milliers € en 2003 et 82 milliers € en 2004.

Les badges *liber-t*, classés en stocks pour un montant brut de 5.615 milliers € fin 2003, ont été reclassés en immobilisations au 1^{er} janvier 2004.

5.6.2.4.14. Clients et comptes rattachés

	<u>30 juin 2004</u>	<u>31 décembre 2003</u>
Clients — Péages (abonnés,...)	59.132	58.532
Clients — Activités annexes	24.577	37.783
Dépréciation créances douteuses	(6.355)	(5.647)
Créances clients et comptes rattachés	77.354	90.668

Les clients douteux représentent 11.296 milliers € au premier semestre 2004 contre 9.678 milliers € fin 2003.

Toutes les créances ont une échéance à moins d'un an.

5.6.2.4.15. Autres créances et comptes de régularisation

	30 juin 2004	31 décembre 2003
État et autres organismes publics	13.449	23.316
Autres créances et produits à recevoir	13.317	13.145
Charges constatées d'avance	4.645	23.606
Charges à répartir	24.402	26.269
Écart de conversion actif	<u>22.481</u>	<u>13.696</u>
Autres créances et comptes de régularisation	<u>78.294</u>	<u>100.032</u>

La diminution des créances auprès de l'État s'explique par la constatation en pertes des dépenses concernant la section « Col du Fau Pellafol » (autoroute A 51) pour un montant de 10.406 milliers €. Cette perte a été compensée par une reprise de provision d'égale montant.

Les « charges constatées d'avance » au 31 décembre 2003 correspondaient pour l'essentiel à la quote-part de redevance domaniale relative à l'exercice 2004.

Les « charges à répartir » sont principalement constituées du montant non amorti des primes d'émission d'emprunts et de remboursement d'obligations.

Les « écarts de conversion » correspondent à l'indexation des emprunts et à l'indexation des avances de l'État pour le tunnel Maurice Lemaire.

Les créances ont toutes une échéance inférieure à un an.

5.6.2.4.16. Valeurs mobilières de placement et disponibilités

	30 juin 2004	31 décembre 2003
Valeurs mobilières de placement	349.138	350.972
Disponibilités ⁽¹⁾	<u>65.609</u>	<u>77.016</u>
Valeurs mobilières de placement et disponibilités	<u>414.747</u>	<u>427.988</u>

(1) Au 31 décembre 2003, 60 millions € en bons à moyen terme étaient classés dans les disponibilités.

La valeur d'inventaire en milliers € des valeurs mobilières de placement se compose de :

Valeurs mobilières de placement	30 juin 2004	31 décembre 2003
Bons à moyen terme négociables	190.000	190.000
SICAV monétaires	<u>159.386</u>	<u>220.972</u>
	<u>349.386</u>	<u>410.972</u>

Le portefeuille de « valeurs mobilières de placement » est composé de bons à moyen terme négociables offrant une rémunération indexée sur l'inflation. Il est également constitué de SICAV monétaires dont la valeur de rendement est proche de l'EONIA. Dans ces conditions, le portefeuille est peu sensible aux évolutions du marché financier.

La Société ne détient aucune de ses actions en portefeuille au 30 juin 2004.

5.6.2.4.17. Capitaux propres

Le capital social de la Société s'élève à 24.462 823 € divisé en 1.604.656 actions de même montant.

Au 30 juin 2004, il n'existe aucun instrument de dilution.

5.6.2.4.18. Intérêts minoritaires et autres fonds propres

	30 juin 2004	31 décembre 2003
Intérêts minoritaires	421	382
Autres fonds propres	<u>164.723</u>	<u>164.723</u>
	<u>165.144</u>	<u>165.105</u>

Les autres fonds propres correspondent à des apports gratuits effectués par le concédant et évalués à leur valeur au jour du transfert.

5.6.2.4.19. Provisions pour risques et charges

	31 décembre 2003	Dotation	Reprise (provisions utilisées)	Reprise (provisions non utilisées)	30 juin 2004
Provisions pour retraites	<u>16.638</u>	<u>490</u>	<u>(100)</u>	<u>(1.272)</u>	<u>15.756</u>
Provisions pour médailles du travail et autres engagements sociaux	2.670	347	(556)	(168)	2.293
Provisions pour litiges	1.610	131	(198)	0	1.543
Provision pour autres risques et charges ...	15.144	1.583	(10.731)	(62)	5.934
Provisions pour indexation emprunt CNA ..	9.022	8.483	0	0	17.505
Provisions pour indexation des avances	<u>4.674</u>	<u>302</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>4.976</u>
Provisions pour risques et charges	<u>49.756</u>	<u>11.336</u>	<u>(11.585)</u>	<u>(1.502)</u>	<u>48.007</u>

- Pour le calcul des engagements de retraite, le taux d'actualisation retenu par le Groupe est de 5,5 % et le taux de progression des salaires est de 3,5 %.
- Au premier semestre 2004, pour tenir compte des dispositions de la loi Fillon, les dates de départ en retraite ont été revues : 63 ans pour les non cadres et 65 ans pour les cadres.

L'impact de ces dispositions s'est traduit par une reprise nette de provision d'environ 1,5 million € qui a été comptabilisée en résultat de la période.

Les provisions pour « autres risques et charges » ont été utilisées à raison de 10.406 milliers € pour faire face à la constatation en perte des dépenses relatives à l'autoroute A 51 (AREA).

5.6.2.4.20. Emprunts et dettes financières

	30 juin 2004	31 décembre 2003
Emprunts CNA à taux fixe	5.632.229	6.472.212
Emprunts CNA à taux variable	965.117	357.634
Avances de l'État (TML)	16.575	16.274
Dépôts et cautionnement reçus	10.997	10.071
sous-total	6.624.918	6.856.191
Intérêts courus	<u>168.780</u>	<u>240.051</u>
Total Emprunts et dettes financières	<u>6.793.698</u>	<u>7.096.242</u>

Sur le premier semestre 2004, les emprunts CNA souscrits représentent 42.572 milliers € et les emprunts CNA remboursés 283.555 milliers €.

Emprunts CNA

Ces emprunts ont été souscrits par le Groupe auprès de la Caisse Nationale des Autoroutes (CNA), un établissement public à caractère administratif, dans le cadre d'une convention conclue entre la CNA, et les sociétés concessionnaires d'autoroutes concernées. Cette convention prévoit la mise à la disposition des sociétés de fonds levés par la CNA soit dans le cadre de son programme d'émission obligataire soit auprès de la Banque Européenne d'Investissements (BEI) ou de la Caisse des Dépôts et des Consignations (CDC). Ces emprunts sont en majorité remboursables *in fine*.

Les emprunts CNA à taux fixe portent intérêt à des taux nominaux compris entre 4,37 % et 13,95 %.

Certains emprunts CNA et BEI sont à taux variables (Euribor), soit qu'ils aient été émis directement en taux variables (102,1 millions), soit qu'ils aient fait l'objet d'opérations de swaps de taux à l'émission par la CNA (15,0 millions). De plus, un emprunt CNA a été émis avec une indexation sur l'inflation française (231,5 millions).

Par ailleurs, le Groupe a procédé à de nouvelles opérations de swaps de taux pour convertir en taux indexé sur l'inflation 3 lignes d'emprunts CNA à l'origine à taux fixe. Les opérations de swap portent sur un montant nominal de 599 millions € auxquels il faut ajouter une opération déjà engagée portant sur 70 millions € dont la date d'effet interviendra sur le second semestre.

Au total, les emprunts à taux variables, indexés, ou convertis en variables représentent un encours de 965 millions € (dont 17,5 millions € d'indexation du capital), soit 14,6 % de l'encours total.

Compte tenu de tous ces éléments, le taux moyen de l'encours d'emprunts du Groupe au 30 juin 2004 est de 6,37 % contre 6,42 % au 31 décembre 2003.

La proportion de la dette du Groupe auprès de la CNA, supportant un taux fixe au 30 juin 2004 est de 85,4 %. Sur les 14,6 % résiduels, seuls 1,8 % supportent un taux variable, le solde supportant un taux fixe combiné à une indexation sur l'inflation. Sur ces bases la sensibilité du coût moyen de la dette du Groupe à une hausse des taux n'est pas significative.

Au 30 juin 2004, l'échéancier de remboursement des emprunts du Groupe était le suivant :

<u>Années</u>	<u>Capital à moins d'un an</u>	<u>Capital entre 1 et 5 ans</u>	<u>Capital à plus de 5 ans</u>	<u>Total restant à rembourser</u>
2004 (2 ^{ème} semestre)	103.360			103.360
2005		529.000		529.000
2006		665.001		665.001
2007		541.886		541.886
2008		530.367		530.367
2009			549.653	549.653
2010			371.913	371.913
2011			527.963	527.963
2012			528.426	528.426
2013			346.496	346.496
2014			363.736	363.736
2015			422.005	422.005
2016			396.342	396.342
2017			392.734	392.734
2018			304.308	304.308
2019			2.202	2.202
2020			2.310	2.310
2021			2.422	2.422
2022			2.540	2.540
2023			2.664	2.664
2024			2.793	2.793
2025			2.929	2.929
2026			3.072	3.072
2027			3.222	3.222
Total	<u>103.360</u>	<u>2.266.255</u>	<u>4.227.731</u>	<u>6.597.346</u>

5.6.2.4.21. Fournisseurs et comptes rattachés

	<u>30 juin 2004</u>	<u>31 décembre 2003</u>
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	<u>38.423</u>	<u>45.593</u>

Le poste « Dettes fournisseurs et comptes rattachés » n'inclut pas les fournisseurs d'immobilisations qui sont classés en « Autres dettes ».

Toutes les dettes fournisseurs ont une échéance inférieure à un an.

5.6.2.4.22. *Autres dettes et comptes de régularisation*

	30 juin 2004	31 décembre 2003
Dettes sur immobilisations	45.985	40.507
Dettes fiscales et sociales	295.663	168.323
Produits constatés d'avance	124.221	126.109
Impôts différés passif	135.265	109.533
Autres	10.943	15.692
Autres dettes et comptes de régularisation	612.077	460.164

Les dettes sur immobilisations correspondent aux comptes fournisseurs et aux factures à recevoir relatives aux immobilisations.

Les dettes fiscales et sociales intègrent les crédits de TVA que le Groupe s'est fait rembourser en 2003 et 2004 par imputation sur les déclarations (220.371 milliers €). Ces montants seront reversés à l'État au cours du second semestre 2004 dans le cadre du règlement du différend avec l'État sur le crédit de départ décrit à la section 5.2.2.3 ci-avant.

Les produits constatés d'avance représentent notamment : des primes d'émission négatives pour 19.582 milliers €, des participations des organismes privés au titre des installations commerciales pour 16.862 milliers €, des produits perçus d'avance de la part des opérateurs télécom pour 26.942 milliers €, des rachats de péages pour 17.239 milliers € et des retournements de swap pour 43.595 milliers € (voir la section 5.6.2.4.20 ci-avant).

5.6.2.4.23. *Écart d'acquisition*

L'entrée de la Société dans le capital d'AREA à hauteur de 97,70 % en 1994, s'est effectuée sur la base des capitaux propres à cette date, ne générant aucun écart d'acquisition. Les augmentations ultérieures du pourcentage d'intérêt de la Société dans AREA ont été réalisées sans générer d'écarts d'acquisitions significatifs ; en conséquence, ces écarts ont été amortis intégralement au fur et à mesure de leur constatation.

5.6.2.4.24. *Engagements hors bilan*

La présentation faite ci-après n'omet pas l'existence d'un engagement hors-bilan significatif selon les normes comptables en vigueur.

a) Engagements donnés :

	30 juin 2004	31 décembre 2003
Cautions diverses	85	79
1 % paysage	4.804	5.371
Total	4.889	5.450

Dans le cadre de la politique gouvernementale du 1 % Paysage et Développement, pour les sections à construire ou en cours de construction, le Groupe contribue, sous réserve d'une participation des collectivités locales concernées à hauteur du même montant, aux dépenses nécessaires à la bonne insertion de l'autoroute dans le paysage environnant.

Les opérations concernées sont : l'autoroute A 39 reliant Dole à Bourg-en-Bresse et l'autoroute A 77 reliant Dordive à Cosne-sur-Loire. Les montants des engagements sont de 2,3 millions € (autoroute A 39) et 2,5 millions € (autoroute A 77).

b) Engagements reçus :

	30 juin 2004	31 décembre 2003
Cautions	55.519	47.575
Autres engagements reçus (clients)	2.484	2.521
Total	<u>58.003</u>	<u>50.096</u>

c) Engagements réciproques

	30 juin 2004	31 décembre 2003
Marchés travaux (signés et non exécutés)	275.467	162.860
Emprunt CDC consenti pour le tunnel Maurice Lemaire et non utilisé	38.078	
Total	<u>313.545</u>	<u>162.860</u>

d) Informations sur les instruments financiers dérivés utilisés par le Groupe.

Au 30 juin 2004, le Groupe dispose de plusieurs contrats de dérivés :

- d'une part, des swaps receveur de taux fixe et payeur soit de taux variable soit de taux fixe + indexation (3 swaps pour un montant notionnel de 599 millions €) auxquels il faut ajouter une opération portant sur 70 millions € déjà engagée et qui interviendra sur le second semestre ;
- d'autre part, d'une quote-part de 15 millions € sur un emprunt objet d'un swap de taux à l'émission par la CNA.

Ces swaps ont été adossés (notionnel et échéance) à des lignes d'emprunts CNA à taux fixe. Leur valeur de marché au 30 juin 2004 est de -11,2 millions € et de -14,9 millions € hors coupons courus.

Instruments financiers à terme par type et par échéance au 30 juin 2004

	- 1 an	de 1 à 5 ans	+ de 5 ans	Total
Swaps payeurs taux variable ou taux fixe + indexation ...	0	0	614.000	614.000
Swaps payeur taux fixe	0	0	0	0

Exposition aux taux d'intérêts — Groupe au 30 juin 2004

	- 1 an	de 1 à 5 ans	+ de 5 ans	Total
Actif	(395.263)	0	0	(395.263)
Dette	103.360	2.264.950	4.229.036	6.597.346
Position nette de trésorerie avant gestion	(291.903)	2.264.950	4.229.036	6.202.083
Swaps payeurs taux variable	614.000	0	(614.000)	0
Swaps payeur taux fixe	0	0	0	0
Position nette de trésorerie après gestion	<u>322.097</u>	<u>2.264.950</u>	<u>3.615.036</u>	<u>6.202.083</u>

e) Information sur les risques de liquidités.

Le Groupe n'encourt pas de risque de liquidités significatif compte tenu de son mode de financement : l'essentiel des emprunts du Groupe provient de la Caisse Nationale des Autoroutes, un établissement public à caractère administratif ; ces emprunts sont remboursables *in fine*, sans clauses de remboursement anticipé.

5.6.2.5. Explications de certains éléments des tableaux du flux de trésorerie

Le tableau des flux de trésorerie présente l'évolution de la trésorerie. La trésorerie inclut les disponibilités, les découverts bancaires ainsi que les placements à court terme, très liquides, qui sont facilement convertibles en un montant connu de trésorerie et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur.

Les acquisitions d'immobilisations comprennent les intérêts capitalisés durant la période de construction qui s'élevaient à 3.681 milliers € pour le premier semestre 2004 et à 2.497 milliers € pour l'exercice 2003.

5.6.2.6. Informations complémentaires

5.6.2.6.1. Intégration fiscale

Le périmètre d'intégration fiscale du Groupe comprend la société-mère Autoroutes Paris-Rhin-Rhône, la filiale AREA et la filiale Radio SIRA.

La convention signée entre les sociétés intégrées a été établie selon la méthode de la neutralité fiscale pour les différentes sociétés du Groupe.

5.6.2.6.2. Indicateurs comptables et financiers

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Valeur ajoutée	631.067	613.968	1.258.191
Excédent brut d'exploitation	446.093	440.535	900.754
EBITDA ⁽¹⁾	455.879	450.776	923.542
Marge EBITDA	62,7 %	63,4 %	62,6 %
Marge brute d'autofinancement	237.862	232.703	485.446

(1) L'EBITDA correspond au résultat d'exploitation avant amortissement et provisions.

5.6.2.6.3. Litiges

Le Groupe est partie à un certain nombre de litiges dans le cours normal de ses activités. Le Groupe considère qu'au 30 juin 2004, aucun des litiges en cours liés à la conduite de ses activités, n'est susceptible d'avoir un effet défavorable sur son résultat d'exploitation, son activité ou sa situation financière (en dehors des risques effectivement provisionnés dans les comptes).

5.6.2.6.4. Information concernant la concession « tunnel Maurice Lemaire »

Le Groupe exploite, dans le cadre d'une concession distincte de la concession autoroutière du 4 juin 1986, le « tunnel Maurice Lemaire ». La décision de mise aux normes de ce tunnel aura pour conséquence la réalisation de travaux de rénovation complète pour un montant de l'ordre de 180 millions €. Des discussions sont en cours avec les autorités de tutelle afin de mettre au point le montage juridique et financier correspondant. Au 31 décembre 2003, la valeur résiduelle des anciennes installations avait été ramenée à zéro par un amortissement exceptionnel de 15.014 milliers €.

5.6.2.6.5. Informations concernant les cahiers des charges des concessions autoroutières

La convention de concession autoroutière et le cahier des charges y annexé constituent les instruments principaux définissant les relations entre l'État et la Société ou AREA, selon le cas : ils réglementent notamment la construction et l'exploitation des autoroutes, les dispositions financières applicables, la durée des concessions et les modalités de reprise des installations en fin de concession.

Parmi les principales dispositions susceptibles d'influencer les perspectives de l'exploitation figurent notamment :

- l'obligation de maintenir en bon état d'entretien l'ensemble des ouvrages et de tout mettre en œuvre pour maintenir la continuité de la circulation dans de bonnes conditions ;
- les dispositions fixant le taux des péages et les règles d'évolution ;
- les clauses prévoyant les dispositions applicables en cas d'évolution des réglementations techniques ou des règles fiscales applicables propres aux sociétés d'autoroutes. Si une telle évolution était susceptible de compromettre gravement l'équilibre des concessions, l'État et la société concessionnaire arrêteraient d'un commun accord les compensations à envisager ;
- les dispositions susceptibles de garantir la remise en bon état des ouvrages de la concession à la date d'expiration, et notamment la conclusion, sept ans avant la fin de la concession, d'un programme d'entretien et de renouvellement pour les cinq dernières années ;

- les conditions du retour des actifs à l'État en fin de concession et les restrictions grevant les actifs : les biens de retour reviendront à l'État sans donner lieu à une contrepartie financière et ils ne pourront être vendus ou grevés de sûreté ou de servitude ;
- la faculté de l'État de résilier les contrats de concession par anticipation et de racheter les contrats de concession : en vertu des règles de droit public, l'État dispose d'une faculté de résiliation unilatérale des concession pour motif d'intérêt général et sous le contrôle du juge. En outre, la convention prévoit un droit de rachat par l'État à compter du 1^{er} janvier 2012.

Ces dispositions sont inscrites dans les conventions qui résultent des avenants en cours de signature.

5.6.3. Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés du semestre clos le 30 juin 2004

« Mesdames, Messieurs,

A la suite de la demande qui nous a été faite et en notre qualité de commissaire aux comptes de la société, nous avons effectué un examen limité des comptes semestriels consolidés de la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône, établis en euros, relatifs au semestre clos le 30 juin 2004, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Ces comptes semestriels consolidés ont été établis sous la responsabilité de votre conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

Nous avons effectué cet examen selon les normes professionnelles applicables en France ; ces normes requièrent la mise en oeuvre de diligences limitées conduisant à une assurance, moins élevée que celle résultant d'un audit, que les comptes semestriels consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un examen de cette nature ne comprend pas tous les contrôles propres à un audit, mais se limite à mettre en oeuvre des procédures analytiques et à obtenir des dirigeants et de toute personne compétente les informations que nous avons estimées nécessaires.

Sur la base de notre examen limité, nous n'avons pas relevé d'anomalies significatives de nature à remettre en cause, au regard des règles et principes comptables français, la régularité et la sincérité des comptes semestriels consolidés et l'image fidèle qu'ils donnent du patrimoine, de la situation financière, ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les entreprises comprises dans la consolidation. »

Paris et Dijon, le 14 septembre 2004

Les Commissaires aux Comptes

PricewaterhouseCoopers Audit
Paul Onillon

Socotec Exco
Jean-Noël Parot

5.6.4. Comptes consolidés pour les exercices clos le 31 décembre 2003, 2002 et 2001

5.6.4.1. Comptes de résultat consolidés

(en milliers €)	Note	2001	2002	2003
Chiffre d'affaires	5.6.5.4.1	1.340.851	1.414.561	1.474.443
Charges d'exploitation		(806.340)	(820.135)	(846.242)
Achats et charges externes	5.6.5.4.2	(200.065)	(204.727)	(216.252)
Charges de personnel	5.6.5.4.3	(157.530)	(173.030)	(179.800)
Autres produits et charges (nets) d'exploitation	5.6.5.4.4	26.038	23.945	22.789
Impôts et taxes	5.6.5.4.5	(168.183)	(172.356)	(177.638)
Dotations aux amortissements et aux provisions	5.6.5.4.6	(306.600)	(293.967)	(295.341)
Résultat d'exploitation		534.511	594.425	628.202
Charges et produits financiers	5.6.5.4.7	(499.000)	(467.766)	(454.088)
Résultat courant des entreprises intégrées		35.510	126.660	174.114
Charges et produits exceptionnels	5.6.5.4.8	4.176	(18.586)	(6.921)
Impôt sur les résultats	5.6.5.4.9	29.310	(33.967)	(64.959)
Résultat net de l'ensemble consolidé		68.996	74.107	102.234
Intérêts minoritaires		199	97	124
Résultat net (part du groupe)		68.797	74.010	102.110
Résultat par action (en €)		42,87	46,12	63,63
Nombre moyen d'actions		1.604.656	1.604.656	1.604.656
Résultat dilué par action (en €)		42,87	46,12	63,63
Nombre moyen d'actions diluées		1.604.656	1.604.656	1.604.656

5.6.4.2. Bilans consolidés

(en milliers €)	Note	2001	2002	2003
ACTIF				
Immobilisations incorporelles	5.6.5.4.11	29.863	26.582	28.623
Immobilisations corporelles	5.6.5.4.12			
Domaine propre				616
Domaine concédé		10.569.623	10.675.500	10.761.459
Amortissements		(3.016.849)	(3.245.976)	(3.469.959)
Immobilisations financières	5.6.5.4.13	7.627	7.870	7.755
Total actif immobilisé		<u>7.590.264</u>	<u>7.463.976</u>	<u>7.328.494</u>
Stocks et en-cours	5.6.5.4.14	7.293	10.023	10.742
Clients et comptes rattachés	5.6.5.4.15	69.328*	77.874	90.668
Autres créances et comptes de régularisation ..	5.6.5.4.16	113.656*	95.548	100.032
Valeurs mobilières de placement et disponibilités	5.6.5.4.17	93.364	198.654	427.988
Total actif circulant		<u>283.641</u>	<u>382.099</u>	<u>629.430</u>
TOTAL DE L'ACTIF		<u>7.873.906</u>	<u>7.846.074</u>	<u>7.957.924</u>
PASSIF				
Capital		24.463	24.463	24.463
Primes et réserves consolidées		(91.806)	(47.422)	14.491
Résultat		68.797	74.010	102.110
Capitaux propres (part du groupe)	5.6.5.4.18	<u>1.453</u>	<u>51.050</u>	<u>141.064</u>
Intérêts minoritaires	5.6.5.4.19	<u>163</u>	<u>258</u>	<u>382</u>
Autres fonds propres	5.6.5.4.19	<u>164.707</u>	<u>164.723</u>	<u>164.723</u>
Provisions pour risques et charges	5.6.5.4.20	<u>25.039</u>	<u>46.819</u>	<u>49.756</u>
Emprunts et dettes financières	5.6.5.4.21	7.438.106	7.276.946	7.096.241
Fournisseurs et comptes rattachés	5.6.5.4.22	27.949	41.811	45.593
Autres dettes et comptes de régularisation	5.6.5.4.23	216.488	264.468	460.164
Total dettes		<u>7.682.543</u>	<u>7.583.225</u>	<u>7.601.999</u>
TOTAL DU PASSIF		<u>7.873.906</u>	<u>7.846.074</u>	<u>7.957.924</u>

* Pour des raisons de comparabilité entre les comptes de 2001 et 2002, un reclassement de 660 milliers € a été effectué entre les postes « Clients et comptes rattachés » et « Autres créances et comptes de régularisation ».

5.6.4.3. Tableaux des flux de trésorerie consolidés

(en milliers €)	2001	2002	2003
Résultat net des sociétés intégrées	68.996	74.107	102.234
Élimination des charges et produits sans incidence sur la trésorerie			
Amortissements et provisions	311.060	321.613	317.929
Plus value / moins value de cession	5	604	334
Variation des impôts différés	(39.748)	18.291	64.949
Autres	(4.296)		
Marge brute d'autofinancement	336.018	414.615	485.446
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité			
Créances	(28.794)	21.743	(17.033)
Charges constatées d'avance	(1.125)	(21)	(327)
Stock et en-cours	(686)	(2.730)	(715)
Dettes d'exploitation et diverses	11.084	31.588	107.778
Autres	(19.943)	(33.560)	32.174
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité	(39.464)	17.019	121.877
Flux net de trésorerie généré par l'activité	296.554	431.635	607.323
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(175.190)	(183.314)	(181.679)
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	1.034	1.072	890
Variation nette des autres immobilisations financières	210	(192)	(325)
Incidences des variations de périmètres			49
Variation du besoin en fonds de roulement sur opérations d'investissements	9.913	22.200	(1.899)
Flux net de trésorerie liés aux opérations d'investissement	(164.034)	(160.234)	(182.963)
Subventions d'investissement reçues	7.759	12.853	8.876
Dividendes versés	(16.769)	(24.412)	(12.099)
Émission d'emprunts	378.500	320.000	300.000
Remboursement d'emprunts	(463.190)	(472.015)	(491.802)
Autres variations		(2.537)	
Flux net de trésorerie liés aux opérations de financement	(93.701)	(166.111)	(195.025)
Variation de trésorerie	38.819	105.289	229.334
Trésorerie d'ouverture	54.545	93.364	198.654
Trésorerie de clôture	93.364	198.654	427.988

5.6.4.4. Variation des capitaux propres consolidés et des intérêts minoritaires

(en milliers €)	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission, de fusion, d'apport	Réserves consolidées (y compris résultat)	Capitaux propres	Intérêts mino- ritaires	Total
Au 31 décembre 2001	1.604.656	24.463	0	(23.010)	1.453	163	1.616
(Distribution de dividendes et précomptes) ...				(24.412)	(24.412)		(24.412)
Variation de l'autodétention				—	—		—
Variation de périmètre et divers				—	—		—
Résultat 2002				74.010	74.010	97	74.106
Au 31 décembre 2002	1.604.656	24.463	0	26.588	51.050	259	51.310
Distribution de dividendes				(12.099)	(12.099)		(12.099)
Résultat 2003				102.110	102.110	124	102.234
Au 31 Décembre 2003	1.604.656	24.463	0	116.598	141.060	383	141.444

5.6.5. Annexe aux comptes consolidés

Le texte qui suit résulte de la consolidation du contenu des annexes aux comptes consolidés 2002 et 2003. Les modifications apportées ont consisté en des compléments d'informations limités ainsi qu'en des reformulations permettant une meilleure compréhension.

5.6.5.1. Présentation du Groupe et faits marquants

Le Groupe est titulaire de conventions avec l'État français lui octroyant les concessions de 2.214 kilomètres d'autoroutes, dont l'essentiel est en service. Il achève actuellement des négociations d'avenants destinés à construire l'équilibre à long terme des concessions suite à la réforme mise en œuvre par l'ordonnance du 28 mars 2001, qui s'est notamment traduite par l'abandon de la garantie de l'État et les prolongations à 2032 des échéances des concessions. Les négociations concernent également les contrats d'entreprise 2004-2008 qui assureront au Groupe les évolutions tarifaires lui permettant la mise en œuvre des opérations programmées.

La Société est aussi titulaire d'une convention de concession distincte portant sur le tunnel routier Maurice Lemaire.

Depuis le 1^{er} janvier 2001, la Société et AREA, comme toutes les sociétés françaises d'autoroutes, sont assujetties au régime de TVA de droit commun.

5.6.5.2. Principes comptables

Les comptes consolidés du Groupe sont établis conformément aux règles de la consolidation instaurées par le règlement 99-02 du Comité de la réglementation comptable (CRC).

Conformément aux dispositions du règlement n° 2003-07 du CRC du 12 décembre 2003 relatif à l'amortissement et à la dépréciation des actifs, le Groupe :

- a décidé de différer à 2005 la mise en œuvre de la comptabilisation des actifs par composants pour les dépenses de grosses réparations dites de première catégorie (dépenses ayant pour objet de modifier des installations ou de remplacer tout ou partie des actifs) ;
- a considéré sur la base des analyses effectuées à ce jour que les autres dépenses d'entretien ne semblaient pas ressortir des dépenses de deuxième catégorie (dépenses de gros entretiens ayant pour seul but de vérifier le bon fonctionnement des installations et de les entretenir sans prolonger leur durée de vie au-delà de celle prévue initialement) et ce compte tenu des caractéristiques de ces dépenses d'entretien.

Par conséquent, il a été décidé de maintenir leur comptabilisation en charges au fur et à mesure de leur engagement et de ne constituer aucune provision pour gros entretiens et grandes révisions.

Les comptes de l'exercice 2003 ont été établis selon les mêmes principes comptables et la même présentation que ceux des exercices 2002 et 2001.

5.6.5.2.1. Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles comprennent essentiellement des logiciels amortissables sur une durée de 3 à 5 ans.

5.6.5.2.2. Immobilisations corporelles

Les immobilisations du domaine concédé

La concession s'étend à tous les terrains, ouvrages et les installations nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de chaque autoroute et de ses installations accessoires, y compris les raccordements aux voiries existantes, les dépendances et installations annexes directement nécessaires au service des usagers ou réalisées en vue d'améliorer l'exploitation. Il peut s'agir des immobilisations correspondant à la construction initiale, ou à des Immobilisations Complémentaires sur Autoroutes en Service (ICAS).

Les immobilisations sont inscrites au bilan à leur coût de revient historique incluant les intérêts intercalaires et certaines charges directement affectées à la construction.

On distingue les immobilisations « non renouvelables » durant la durée de la concession (infrastructures, ouvrages d'art, etc.) et les immobilisations « renouvelables » qui ont une durée de vie inférieure à celle de la concession (matériels de péage, de signalisation, de télétransmission, de vidéo surveillance, etc., ainsi que les matériels informatiques, de transport et les matériels et outillages).

Certains apports en nature du concédant ont été inscrits à l'actif en « immobilisations corporelles » et au passif en « autres fonds propres » pour la valeur des dits apports au jour du transfert. Ces apports seront restitués au concédant à l'issue de la concession.

Les amortissements des immobilisations

Amortissements de caducité

- Les amortissements de caducité ont pour objet de ramener la valeur nette comptable des biens de retour à une valeur nulle à l'expiration de la concession. Ils sont classés en charges d'exploitation. Par dérogation à l'avis du CNC relatif au plan comptable des sociétés d'autoroutes du 11 octobre 1988, et dans un souci de meilleure compréhension par la communauté financière, ces amortissements de caducité sont présentés avec les amortissements et provisions pour dépréciation, en déduction des actifs immobilisés, depuis l'exercice 2001.

La dotation aux amortissements de caducité est calculée selon le mode linéaire (depuis la date de mise en service jusqu'à la date de fin de concession), sur le coût des actifs immobilisés et déduction faite, le cas échéant, des subventions d'équipement reçues et hors apports gratuits du concédant.

Pour les immobilisations d'exploitation « renouvelables » la dotation aux amortissements de caducité est calculée sur la base nette comptable, soit le coût d'acquisition des biens déduction faite du cumul de l'amortissement de caducité et du cumul de l'amortissement pour dépréciation.

Changements de modalités de calcul en 2002

A partir de l'exercice 2002, la dotation aux amortissements de caducité est calculée *prorata temporis* à partir du premier jour du mois de la mise en service, alors que jusqu'en 2001, le point de départ de l'amortissement de caducité était le 1^{er} janvier de l'année de mise en service.

Par ailleurs, pour les immobilisations d'exploitation « renouvelables » (tels que matériels de péage, de signalisation, de transmission, de vidéo-surveillance ainsi que les matériels informatiques de transports et les outillages), la dotation aux amortissements de caducité est calculée à partir de 2002 sur la base nette comptable, soit le coût d'acquisition des biens, déduction faite du cumul de l'amortissement de caducité et du cumul de l'amortissement pour dépréciation. Jusqu'en 2001, la dotation aux amortissements de caducité était calculée sur le coût d'acquisition des biens, net du cumul du seul amortissement de caducité.

L'application à l'exercice 2001 des modalités de calcul de la dotation aux amortissements de caducité retenues en 2002 aurait eu pour effet de réduire la dotation enregistrée de 11,8 millions €.

Le changement dans les modalités de calcul de la dotation aux amortissements de caducité résulte de deux éléments : le maintien du mode de calcul antérieur aurait abouti à ce que, d'une part, le cumul des amortissements excède rapidement la valeur brute des immobilisations d'exploitation renouvelables et d'autre part, les modalités antérieures conduisaient à constater une chronique de charge totale d'amortissement (*i.e.*, dépréciation et caducité) particulièrement déséquilibrée sur la durée de la concession, la charge affectant le résultat étant mécaniquement moindre après le dernier renouvellement du bien.

Il a ainsi été considéré que le nouveau mode de calcul donne une meilleure vision de la réalité économique des immobilisations d'exploitation renouvelables : il évite la perspective de valeurs négatives à l'actif pour ces immobilisations, et assure la constitution d'une dotation de l'amortissement plus régulière sur toute la durée de la concession.

Amortissements de dépréciation

Les immobilisations d'exploitation « renouvelables » qui ont une durée de vie inférieure à celle de la concession (matériel de péage, de signalisation, de télétransmission, de vidéo surveillance, etc., ainsi que les matériels informatiques, de transport et les matériels et outillages) font l'objet d'un amortissement pour dépréciation calculé presque exclusivement selon le mode linéaire sur la durée économique estimée entre 3 et 10 ans.

5.6.5.2.3. Subventions d'investissement

Les subventions d'investissement, reçues pour assurer le financement d'immobilisations de construction, sont inscrites en déduction des actifs concernés.

5.6.5.2.4. Immobilisations financières

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

5.6.5.2.5. Stocks

Les stocks sont valorisés selon la méthode du coût moyen pondéré. Ils font l'objet d'une provision pour dépréciation lorsque leur valeur d'inventaire est inférieure au prix de revient.

5.6.5.2.6. Créances

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Celles qui présentent des incertitudes de recouvrement font l'objet d'une dépréciation par voie de provision.

5.6.5.2.7. Valeurs mobilières de placement

Les valeurs mobilières de placement figurent au bilan pour leur valeur d'acquisition ou leur valeur liquidative si cette dernière est inférieure. Les plus-values latentes ne sont pas comptabilisées.

5.6.5.2.8. Emprunts

Les primes d'émission ou de remboursement d'emprunts et les frais d'émission sont inscrits à l'actif en charges à répartir et sont amortis linéairement sur la durée des emprunts concernés.

En cas d'émission d'emprunt à un prix supérieur au prix de remboursement, l'écart est enregistré en « produit constaté d'avance » et étalé sur la durée de l'emprunt.

La méthode ainsi définie aboutit à un résultat proche de l'amortissement des primes en fonction des intérêts courus dans la mesure où les emprunts sont remboursés *in fine*.

5.6.5.2.9. Conversion des créances et dettes en monnaies étrangères

Les créances et dettes en monnaies étrangères sont converties sur la base des cours de change à la clôture. Les écarts de change résultant de cette réévaluation sont enregistrés au compte de résultat.

5.6.5.2.10. Intérêts minoritaires

Les capitaux propres et les résultats de l'ensemble consolidé sont répartis au prorata du pourcentage de détention des minoritaires et des majoritaires.

5.6.5.2.11. Autres fonds propres

Certains apports en nature du concédant ont été inscrits à l'actif en « Immobilisations corporelles » et au passif en « Autres fonds propres » pour la valeur des dits apports au jour du transfert. Ces apports seront restitués au concédant avec les biens de retour à l'issue de la concession.

5.6.5.2.12. Engagements de retraite et autres avantages assimilés

Ces engagements comprennent les indemnités de fin de carrière et les médailles du travail. La méthode actuarielle retenue pour l'évaluation est la méthode rétrospective des unités de crédit projetées avec salaires en fin de carrière. La totalité des engagements du Groupe à l'égard du personnel est provisionnée au bilan.

5.6.5.2.13. Entretien des infrastructures (antérieurement « grosses réparations »)

Les charges d'entretien d'infrastructures sont enregistrées au compte de résultat au fur et à mesure de leur engagement.

Voir en début de section 5.6.2.2. « Principes Comptables » ci-avant la remarque concernant le Règlement 2003-07 du 12 décembre 2003.

5.6.5.2.14. Avances indexées

Les avances indexées sont ajustées chaque année de l'incidence de l'indexation, la contrepartie étant inscrite dans la rubrique « écart de conversion ». Le montant de l'indexation est enregistré en charges chaque année par la comptabilisation d'une provision pour risques et charges à hauteur de l'écart de conversion actif.

5.6.5.2.15. Impôts différés

Les impôts différés actifs et passifs sont comptabilisés selon la méthode du report variable et enregistrent au taux en vigueur les effets d'impôts calculés d'une part, sur les décalages temporaires entre les résultats comptables et fiscaux et d'autre part, sur ceux générés par les retraitements de consolidation.

Le principe général du groupe est de ne retenir les impôts différés actifs qu'en fonction de leur probabilité d'imputation sur les bénéfices fiscaux futurs.

Les actifs et passifs d'impôts différés, quelle que soit leur échéance, sont compensés lorsqu'ils concernent les entités du groupe d'intégration fiscale et se rapportent à des opérations intervenues depuis la création de ce groupe.

Les impôts différés du Groupe ne font pas l'objet d'une actualisation, celle-ci n'étant pas susceptible d'avoir un effet significatif.

5.6.5.2.16. Exposition au risque de change et couverture des risques

Le Groupe opère exclusivement dans les pays de la zone euro et principalement en France. Il ne supporte donc pas de risque de change sur les transactions qu'il effectue.

Le financement externe du Groupe est libellé exclusivement en euros. Le Groupe ne supporte donc pas de risque de change à l'égard de ses dettes.

5.6.5.2.17. Résultat courant

Le résultat courant prend en compte le résultat de l'activité (y compris les charges relatives à l'intéressement des salariés) ainsi que le coût de financement (charges et produits financiers).

Il ne prend pas en compte les éléments à caractère non récurrent ou ceux non directement rattachés à l'exploitation.

5.6.5.2.18. Unité de compte

Les tableaux ci-après sont présentés en milliers €, sauf exceptions signalées.

5.6.5.3. Méthodes et périmètre de consolidation

Le Groupe comprend la société mère Autoroutes Paris-Rhin-Rhône, sa filiale AREA (Autoroutes Rhône-Alpes) détenue à 99,82 % et, depuis 2003, sa filiale Radio SIRA détenue à 100 %. Les filiales sont consolidées par intégration globale.

<u>Société</u>	<u>Code APE</u>	<u>N° SIREN</u>	<u>Adresse</u>
Autoroutes Paris-Rhin-Rhône	632 A	016 250 029	36, rue du Docteur Schmitt 21850 Saint-Apollinaire
AREA	632 A	702 027 871	41 bis, avenue Bosquet 75343 — Paris Cedex 07
SIRA	922 A	381 420 249	36, rue du Docteur Schmitt 21850 Saint-Apollinaire

Compte tenu du poids très faible de SIRA dans le Groupe (chiffres 2003 : chiffre d'affaires : 2.568 milliers € ; capitaux propres : 304 milliers € ; résultat net : 204 milliers €), les chiffres 2002 et 2001 n'ont pas été retraités.

Ces trois sociétés arrêtent leur exercice social au 31 décembre.

Les autres filiales et participations, dont l'importance n'est pas significative (moins de 1 % du chiffre d'affaires) n'ont pas été intégrées dans le périmètre de consolidation (voir le tableau ci-dessous).

Liste des filiales et participations (montant en milliers €)	Capital	Autres capitaux propres	Quote-part capital	Valeur brute	Valeur nette	Chiffre d'affaires hors taxes	Résultat
Filiale (plus de 50 % des titres)							
Touring Secours	61		52,2 %	34	34	nc	nc
SCERI	2	(1.754)	95,0 %	1,5	0	nc	nc
Ste radios Rhône Alpes	37		97,3 %	36	36	nc	nc
Participations							
AUTOROUTES TRAFIC GIE	300		30,0 %	90	90	nc	nc
CENTAURE BOURGOGNE	450		35,6 %	212	212	nc	nc
ALTECH	40		33,5 %	13	13	nc	nc
CENTAURE ÎLE DE FRANCE...	900		49,0 %	441	441	nc	nc
CENTAURE RHÔNE-ALPES	290	248	42,2 %	122	122	nc	nc
SGTBA	40		35,0 %	7	7	nc	nc
ADELAC	20		49,9 %	10	10	nc	nc
EPERLY	915		37,0 %	338	338	nc	nc
SC AUTOROUTES GIE	0		— ⁽¹⁾	0	0	11.684	56

(1) S'agissant d'un groupement d'intérêt économique constitué sans capital, la participation du Groupe dans le financement de ce groupement est égale à 28,6 %.

5.6.5.4. Explication des postes du compte de résultat et du bilan et de leurs variations

Compte de résultat

5.6.5.4.1. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires se répartit de la manière suivante :

	2001	2002	2003
Péages	1.300.168	1.370.689	1.431.607
Redevances des installations commerciales	22.300	26.224	26.746
Autres produits	18.384	17.648	16.090
Chiffre d'affaires	1.340.852	1.414.561	1.474.443

Péages

Les tableaux ci-dessous expliquent l'évolution du chiffre d'affaires « péage » entre 2003 et 2002 et entre 2002 et 2001.

Évolution du chiffre d'affaires péages 2003/2002	4,4 %
Croissance du trafic à réseau stable	1,6 %
Impact de l'évolution des tarifs	2,4 %
Impacts autres	0,4 %

Au 1^{er} février 2003, la hausse des tarifs a été pour :

- Autoroutes Paris-Rhin-Rhône : 2,05 % pour les véhicules légers et 3,1 % pour les poids lourds ;
- AREA : 1,5, % pour les véhicules légers et 4,50 % pour les poids lourds.

Évolution du chiffre d'affaires péages 2002/2001	5,4 %
Croissance du trafic à réseau stable	3,1 %
Impact de l'évolution des tarifs	1,4 %
Impacts autres	0,9 %

Redevances des installations commerciales

Il s'agit des redevances reçues des tiers exploitant les installations commerciales situées sur les aires de service.

Autres produits

Ils correspondent essentiellement aux locations de fibres optiques ou de pylônes à des opérateurs de télécommunication. La diminution observée en 2003 correspond à des fins de contrats suite à des regroupements ou des disparitions d'opérateurs.

5.6.5.4.2. Achats et charges externes

Les achats et charges externes se décomposent comme suit :

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Énergie, fournitures et pièces détachées	(23.621)	(24.126)	(26.047)
Entretien des infrastructures	(63.716)	(62.081)	(67.711)
Entretien	(23.410)	(24.450)	(24.203)
Redevance domaniale	(38.680)	(39.190)	(39.567)
Autres charges externes	(50.638)	(54.880)	(58.724)
Achats et charges externes	<u><u>(200.065)</u></u>	<u><u>(204.727)</u></u>	<u><u>(216.252)</u></u>

La redevance domaniale instituée par le décret n° 97-606 du 31 mai 1997 est due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes pour l'occupation du domaine public.

5.6.5.4.3. Charges de personnel

Analyse des charges

Les charges de personnel du Groupe se ventilent comme suit :

	<u>2001⁽¹⁾</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Salaires et traitements	(108.837)	(116.824)	(122.572)
Charges sociales et engagements sociaux différés	(45.228)	(51.384)	(53.504)
Intéressement et abondement plan d'épargne	(3.464)	(4.822)	(3.350)
Participation	0	0	(374)
Charges de personnel	<u><u>(157.530)</u></u>	<u><u>(173.030)</u></u>	<u><u>(179.800)</u></u>

(1) hors SIRA.

Les sociétés du Groupe sont de plein droit assujetties à la législation relative à la participation des salariés depuis l'exercice 2001. Seule la société AREA, fiscalement imposable en 2003, a rempli les conditions de constitution d'une réserve de participation en 2003.

Effectifs moyens pondérés

Les informations détaillées ci-dessous concernent les effectifs moyens pondérés du Groupe (indice bilan social : 114).

	<u>2001⁽¹⁾</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Cadres	426	462	498
Agents de maîtrise	1.424	1.502	1.556
Employés	2.599	2.557	2.471
Total des effectifs	<u><u>4.449</u></u>	<u><u>4.521</u></u>	<u><u>4.525</u></u>

(1) hors SIRA.

5.6.5.4.4. *Autres produits et charges (nets) d'exploitation*

Ce poste, présenté en déduction des charges d'exploitation, comprend principalement des transferts de charges et des remboursements reçus dans le cadre de sinistres.

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Transfert de charges immobilisées	8.297	8.017	8.448
Production immobilisée	3.663	3.568	3.704
Remboursement de sinistres	9.419	7.938	7.861
Frais d'émission sur emprunts	1.411	1.267	644
Autres	<u>3.248</u>	<u>3.155</u>	<u>2.132</u>
Autres produits et charges (nets) d'exploitation	<u>26.038</u>	<u>23.945</u>	<u>22.789</u>

5.6.5.4.5. *Impôts et taxes*

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Taxe d'aménagement du territoire	(122.268)	(126.316)	(128.155)
Taxe professionnelle	(38.454)	(38.165)	(41.514)
Impôts, taxes et versements assimilés sur rémunération	(3.938)	(4.359)	(4.092)
Autres impôts et taxes	<u>(3.524)</u>	<u>(3.516)</u>	<u>(3.877)</u>
Impôts et taxes	<u>(168.183)</u>	<u>(172.356)</u>	<u>(177.638)</u>

La taxe d'aménagement du territoire s'élève à 6,86 € par millier de kilomètres parcourus.

5.6.5.4.6. *Dotations aux amortissements et aux provisions*

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Amortissement pour dépréciation des immobilisations	(54.115)	(56.194)	(56.550)
Amortissement de caducité des immobilisations	(250.726)	(234.978)	(239.446)
Autres dotations nettes aux provisions	<u>(1.760)</u>	<u>(2.795)</u>	<u>655</u>
Dotations aux amortissements et provisions	<u>(306.600)</u>	<u>(293.967)</u>	<u>(295.341)</u>

L'application à l'exercice 2001 des mêmes méthodes de calcul que celles retenues pour les exercices 2002 et 2003 (voir la section 5.6.2.2.2 ci-avant) aurait entraîné une diminution de la dotation globale pour amortissements de caducité de 11,8 millions €.

5.6.5.4.7. *Charges et produits financiers*

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Intérêts et indexation des emprunts	(503.607)	(476.161)	(474.842)
Intérêts intercalaires immobilisés	1.468	2.565	2.497
Amortissement des frais d'émission et des primes sur emprunts	(4.065)	(4.263)	(4.004)
Autres produits financiers	<u>7.204</u>	<u>10.094</u>	<u>22.261</u>
Charges financières nettes	<u>(499.000)</u>	<u>(467.765)</u>	<u>(454.088)</u>

La croissance des produits financiers (22,2 millions € contre 10,1 millions € pour l'année 2002) est principalement due, à hauteur de 8,8 millions €, à l'amortissement d'une soulté de 55 millions € reçue à l'occasion du retournement en 2003 d'un swap de couverture de taux ; le solde de 46,2 millions € sera étalé sur la durée résiduelle des emprunts concernés.

5.6.5.4.8. Charges et produits exceptionnels

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Plus-values et moins values de cession d'immobilisations corporelles et financières	(5)	(605)	(334)
Autres ⁽¹⁾	4.181	(17.981)	(6.587)
Charges et produits exceptionnels	<u>4.176</u>	<u>(18.586)</u>	<u>(6.921)</u>

(1) En 2002, dotation aux provisions sur les dépenses concernant l'autoroute A 89 (Autoroutes Paris-Rhin-Rhône) reprise en 2003 et l'autoroute A 51 (AREA) pour 12.930 milliers €.

En 2003, un amortissement exceptionnel pour 15.014 milliers € relatif à la mise à zéro de l'actif net immobilisé concernant le tunnel Maurice Lemaire.

En 2003, l'enregistrement en produits exceptionnels de redevances de location de fibres optiques payées d'avance par des opérateurs dont les contrats ont été résiliés pour 6.291 milliers €.

5.6.5.4.9. Impôt sur les sociétés

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Impôt courant	(10.438)	(15.676)	(10)
Impôts différés	39.748	(18.291)	(64.949)
Total	<u>29.310</u>	<u>(33.967)</u>	<u>(64.959)</u>

Les impôts différés ont été calculés au dernier taux d'imposition connu : 35,43 % pour l'exercice 2003 et pour l'exercice 2002.

Le rapprochement entre la charge d'impôt et le résultat avant impôt se présente comme suit :

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Résultat net (part du Groupe)	68.797	74.010	102.110
Charge d'impôt	(29.310)	33.967	64.959
Intérêts minoritaires	199	97	124
Résultat avant impôt	39.686	108.074	167.193
Charge d'impôt théorique (35,43 %)	(14.458)	(38.291)	(59.236)
Éléments en rapprochement			
Amortissements des écarts d'acquisition		(1.497)	
Différences permanentes	(15.933)	(741)	(761)
Impôts rattachables aux exercices antérieurs	59.701	6.562	(4.972)
Divers			10
Total charge nette d'impôt réelle	<u>29.310</u>	<u>(33.967)</u>	<u>(64.959)</u>

Les principales sources d'impôts différés sont les suivantes :

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Transfert de charges sous déduction des amortissements de caducité sur charges transférées	206.325	203.442	200.336
Autres provisions	(4.613)	(9.600)	(4.363)
Amortissements réputés différés et déficits ordinaires	(170.357)	(143.438)	(64.033)
Provisions pour retraites et assimilés	(5.061)	(5.820)	(5.894)
Participation	0	0	(133)
Retournements swaps	0	0	(16.380)
Impôts différés Passifs	<u>26.292</u>	<u>44.584</u>	<u>109.533</u>

Les impôts différés sont présentés de la manière suivante dans les bilans au 31 décembre :

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Impôts différés Actifs			
Impôts différés Passifs	26.292	44.584	109.533
Impôts différés nets	<u>26.292</u>	<u>44.584</u>	<u>109.533</u>

5.6.5.4.10. Écart d'acquisition

L'entrée de la Société dans le capital d'AREA à hauteur de 97,70 % en 1994 s'est effectuée sur la base des capitaux propres à cette date, ne générant aucun écart d'acquisition. Les augmentations ultérieures du pourcentage d'intérêt de la Société dans AREA ont été réalisées sans générer d'écarts d'acquisitions significatifs ; en conséquence, ces écarts ont été amortis intégralement au fur et à mesure de leur constatation.

Bilan

5.6.5.4.11. Immobilisations incorporelles

	2001	2002	2003
Immobilisations incorporelles	78.208	76.279	80.566
Amortissement immobilisations incorporelles	(48.345)	(49.697)	(51.943)
Immobilisations incorporelles	29.863	26.582	28.623

Les immobilisations incorporelles sont essentiellement constituées de logiciels amortis sur une période de 3 à 5 ans.

5.6.5.4.12. Immobilisations corporelles

Immobilisations du domaine concédé

Au 31 décembre 2003, le réseau d'autoroutes en service du Groupe représente 2.194 kilomètres, auxquels s'ajoutent les 11 kilomètres du tunnel Maurice Lemaire.

valeurs brutes	2002 historique	2002 reclassé	Acquisitions	Cessions et reprises	Mises en service	2003
Immobilisations de construction . .	10.139.103	10.139.103		(1.098)	172.799	10.310.804
Immobilisations d'exploitation	506.802	506.802	21.369	(15.663)	17.198	529.706
Immobilisations en cours	169.129	169.129	153.706		(189.997)	132.837
Immobilisations corporelles	10.815.034	10.815.034	175.075	(16.761)	0	10.973.347
Subventions d'investissement	(139.534)	(203.012)	(8.876)			(211.888)
Immobilisations corporelles du domaine concédé	10.675.500	10.612.022	166.199	(16.761)	0	10.761.459

Note : Il a été procédé à un reclassement d'un montant de 63.478 milliers € entre les amortissements de caducité et les subventions entre les bilans 2002 et 2003. Ces deux comptes étant déduits des immobilisations brutes, la valeur nette comptable des immobilisations corporelles du domaine concédé n'a pas été affectée par ce reclassement.

valeurs brutes	2001	Acquisitions	Cessions et reprises	Mises en service	2002
Immobilisations de construction	10.051.893		308	87.518	10.139.103
Immobilisations d'exploitation	522.452	44.146	60.635	840	506.802
Immobilisations en cours	126.610	130.877		(88.358)	169.129
Immobilisations corporelles	10.700.955	175.023	60.943	0	10.815.034
Subventions d'investissement	(131.332)	(12.853)	(4.651)	0	(139.534)
Immobilisations corporelles du domaine concédé	10.569.623	162.170	56.292	0	10.675.500

<u>Amortissements</u>	<u>2002 historique</u>	<u>2002 reclassé</u>	<u>Dotations</u>	<u>Reprises et cessions</u>	<u>2003</u>
Amortissements pour dépréciation	(361.423)	(361.423)	(48.742)	15.095	(395.069)
Amortissements de caducité sur biens renouvelables	(123.440)	(123.440)	0	1.251	(122.189)
Amortissements de caducité sur biens non renouvelables	(2.761.113)	(2.697.635)	(255.513)	446	(2.952.702)
Immobilisation corporelles	<u>(3.245.976)</u>	<u>(3.182.498)</u>	<u>(304.255)</u>	<u>16.792</u>	<u>(3.469.959)</u>

Note : Il a été procédé à un reclassement d'un montant de 63.478 milliers € entre les amortissements de caducité et les subventions entre les bilans 2002 et 2003. Ces deux comptes étant déduits des immobilisations brutes, la valeur nette comptable des immobilisations corporelles du domaine concédé n'a pas été affectée par ce reclassement.

<u>Amortissements</u>	<u>2001</u>	<u>Dotations</u>	<u>Reprises et cessions</u>	<u>2002</u>
Amortissements pour dépréciation	371.925	49.210	59.712	361.424
Amortissements de caducité sur biens renouvelables	122.389	1.051		123.440
Amortissements de caducité sur biens non renouvelables	<u>2.522.535</u>	<u>238.578</u>		<u>2.761.113</u>
Amortissements	<u>3.016.849</u>	<u>288.839</u>	<u>59.712</u>	<u>3.245.976</u>

5.6.5.4.13. Immobilisations financières

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Participations et créances rattachées à des participations	5.288	5.404	4.655
Prêts	2.153	2.204	2.315
Autres immobilisations financières	186	262	786
Immobilisations financières	<u>7.627</u>	<u>7.870</u>	<u>7.755</u>

Les montants des immobilisations financières sont inscrits en net.

5.6.5.4.14. Stocks

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Stocks et en-cours	8.860	10.670	12.477
Dépréciation des stocks	<u>(1.567)</u>	<u>(647)</u>	<u>(1.735)</u>
Stocks et en-cours nets	<u>7.293</u>	<u>10.023</u>	<u>10.742</u>

Les stocks sont principalement constitués des fournitures nécessaires à l'entretien et à la viabilité des autoroutes, des pièces détachées pour les différents matériels (péage, électrique, transport, engins), des fournitures informatiques et de bureau et ont donné lieu à des provisions pour dépréciation de stocks à hauteur de 1.735 milliers € en 2003 et 647 milliers € en 2002.

Les badges liber-t sont classés en stocks pour un montant brut de 5.615 milliers € fin 2003 et 4.110 milliers € fin 2002.

5.6.5.4.15. Clients et comptes rattachés

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Clients — Péages (abonnés,...)	43.544	50.344	58.532
Clients — Activités annexes	29.984 ⁽¹⁾	34.698	37.783
Dépréciation créances douteuses	<u>(4.200)</u>	<u>(7.168)</u>	<u>(5.647)</u>
Créances clients et comptes rattachés	<u>69.328</u>	<u>77.874</u>	<u>90.668</u>

Note : Les client douteux représentent 9.678 milliers € fin 2003 contre 10.798 milliers € fin 2002.

(1) Pour des raisons de comparabilité entre les comptes de 2001 et 2002, un reclassement de 660 milliers € a été effectué entre les postes « Clients et comptes rattachés » et « Autres créances et comptes de régularisation ».

5.6.5.4.16. *Autres créances et comptes de régularisation*

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
État et autres organismes publics ⁽¹⁾	18.314	23.968	23.316
Autres créances et produits à recevoir	44.527	11.265	13.145
Charges constatées d'avance	23.243	23.264	23.606
Charges à répartir	22.802	27.777	26.269
Écart de conversion actif	4.770	9.274	13.696
Autres créances et comptes de régularisation	<u>113.656</u>	<u>95.547</u>	<u>100.032</u>

(1) Dont la refacturation des travaux sur la section « Col du Fau Pellafol (autoroute A 51) » 10.406 milliers €. Ces travaux ont été abandonnés sur instruction du concédant. Le groupe en a demandé le remboursement à l'État.

Les autres créances et produits à recevoir comprenaient au 31 décembre 2001 un montant de 33.000 milliers € d'avances de trésorerie consenties à une autre société concessionnaire d'autoroutes.

Les « charges constatées d'avance » correspondent pour l'essentiel à la quote-part de redevance domaniale relative à l'exercice suivant.

Les « charges à répartir » sont principalement constituées du montant non amorti des primes d'émission d'emprunts et de remboursement d'obligations.

Les « écarts de conversion » correspondent à l'indexation de l'emprunt CNA indexé et à l'indexation des avances de l'État relatives au tunnel Maurice Lemaire.

5.6.5.4.17. *Valeurs mobilières de placement et disponibilités*

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Valeurs mobilières de placement	82.179	162.505	350.972
Disponibilités	11.185	36.149	77.016
Valeurs mobilières de placement et disponibilités	<u>93.364</u>	<u>198.654</u>	<u>427.988</u>

Les « valeurs mobilières de placement » comprennent principalement des SICAV de trésorerie des bons de caisse et des certificats de dépôt négociables, dont 190 millions € à échéances 2005 et 2006. Il n'y a pas de produits latents à la clôture des exercices considérés.

Les disponibilités comprennent les chèques, les cartes à encaisser et les soldes bancaires.

5.6.5.4.18. *Capitaux propres*

Le capital social de la Société s'élève à 24.462 823 € divisé en 1.604.656 actions de même montant.

Au 31 décembre 2003, il n'existe aucun instrument de dilution.

5.6.5.4.19. *Intérêts minoritaires et autres fonds propres*

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Intérêts minoritaires	162	258	382
Autres fonds propres	164.708	164.723	164.723
	<u>164.870</u>	<u>164.981</u>	<u>165.105</u>

Les autres fonds propres correspondent à des apports gratuits effectués par le concédant et évalués à leur valeur au jour du transfert.

5.6.5.4.20. Provisions pour risques et charges

	2002	Dotation	Reprise (provisions utilisées)	Reprise (provisions non utilisées)	2003
Provisions pour engagements sociaux	18.344	1.857	(136)	(758)	19.308
Provisions pour litiges	1.859	363	(612)	0	1.610
Provision pour autres risques et charges ⁽¹⁾⁽²⁾ . . .	17.341	2.452	(186)	(4.463)	15.144
Provisions pour indexation emprunt CNA indexé	4.787	4.234	0	0	9.022
Provisions pour indexation des avances	4.487	188	0	0	4.674
Provisions pour risques et charges	46.819	9.093	(935)	(5.221)	49.756

(1) dont 10.406 milliers € de provision sur les dépenses relatives à l'autoroute A 51 (AREA) fin 2003.

(2) dont reprise de la provision pour créance concernant l'autoroute A 89 pour 2.964 milliers € compte tenu de l'évolution favorable du dossier.

	2001	Dotation 2002	Reprise (provisions utilisées)	2002
Provisions pour engagements sociaux	16.151	2.289	96	18.344
Provisions pour litiges	802	1.691	633	1.859
Provision pour autres risques et charges ⁽¹⁾	3.884	19.224	981	22.128
Provisions pour indexation des avances	4.203	284	0	4.487
Provisions pour risques et charges	25.039	23.488	1.710	46.819

(1) En 2002 dotation de provisions sur les dépenses concernant l'autoroute A 89, reprise en 2003, et l'autoroute A 51 pour un montant de 12.930 milliers €.

Provisions pour retraites et engagements assimilés⁽¹⁾ :

	Engagements de retraite ⁽²⁾	Autres engagements (Médailles)	Total
Provisions au 31 décembre 2001	14.285	1.741	16.026
Charges de l'exercice 2002	2.141	29	2.170
Provisions au 31 décembre 2002	16.426	1.770	18.196
Charges de l'exercice 2003	212	182	394
Provisions au 31 décembre 2003	16.638	1.952	18.590

(1) Non compris les engagements divers vis-à-vis du personnel : 717 milliers € au 31 décembre 2003 et 148 milliers € au 31 décembre 2002.

(2) Au 31 décembre 2003, le taux d'actualisation retenu par le groupe est de 5,5 % et le taux de revalorisation des salaires est de 3,5 %.

5.6.5.4.21. Emprunts et dettes financières

	2001	2002	2003
Emprunts CNA à taux fixe	6.392.199	6.280.312	6.472.212
Emprunts CNA à taux variable	773.009	737.102	357.634
Avances de l'État (TML)	18.339	16.086	16.274
Autres	7.527	8.076	10.071
sous-total	7.191.074	7.041.576	6.856.191
Intérêts courus	247.032	235.370	240.051
Total Emprunts et dettes financières	7.438.106	7.276.946	7.096.242

Sur l'exercice 2003 : emprunts CNA souscrits 300.000 milliers € ; emprunts CNA remboursés 491.802 milliers €.

Emprunts souscrits en 2002 : 320.000 milliers €, emprunts remboursés en 2002 : 472.015 milliers €.

Emprunts CNA

Ces emprunts ont été souscrits par le Groupe auprès de la Caisse Nationale des Autoroutes (CNA), un établissement public à caractère administratif, dans le cadre d'une convention conclue entre la CNA, et les sociétés concessionnaires d'autoroutes concernées, dont la Société et AREA. Cette convention prévoit la mise à la disposition des sociétés de fonds levés par la CNA soit dans le cadre de son programme d'émission obligataire soit auprès de la Banque Européenne d'Investissements (BEI). Les prêts consentis par la CNA aux sociétés concessionnaires d'autoroutes sont assortis des mêmes conditions et des mêmes échéances que les emprunts souscrits par la CNA pour les financer.

Les emprunts CNA portent pour la majeure partie des intérêts à des taux fixes. Les taux des emprunts CNA à taux variable sont fixés par référence à un taux de marché ou font l'objet d'une indexation sur l'inflation.

Sur l'année 2003, le Groupe a réalisé des retournements de swaps de taux variables en taux fixes sur trois emprunts contractés en 1999 et 2000 pour un nominal global de 388,5 millions €. La soulte reçue est de 55 millions € (3,9 millions € correspondant aux intérêts 2002, et le solde de 51,1 millions € a été étalé sur la durée des emprunts).

Autres

Ce poste correspond essentiellement à des dépôts et cautionnements reçus.

Au 31 décembre 2003, l'échéancier de remboursement du principal des dettes financières du Groupe était le suivant :

<u>Années</u>	<u>Capital à moins d'un an</u>	<u>Capital entre 1 et 5 ans</u>	<u>Capital à plus de 5 ans</u>	<u>Total restant à rembourser</u>
2004	386.916			386.916
2005		529.000		529.000
2006		665.001		665.001
2007		541.886		541.886
2008		529.062		529.062
2009			548.284	548.284
2010			370.477	370.477
2011			526.458	526.458
2012			526.847	526.847
2013			344.840	344.840
2014			362.000	362.000
2015			420.184	420.184
2016			391.705	391.705
2017			387.184	387.184
2018			300.000	300.000
Total⁽¹⁾	<u>386.916</u>	<u>2.264.949</u>	<u>4.177.979</u>	<u>6.829.844</u>

(1) dont 357.634 à taux variable ou révisable.

5.6.5.4.22. Fournisseurs et comptes rattachés

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	<u>27.949</u>	<u>41.811</u>	<u>45.593</u>

Le poste « Dettes fournisseurs et comptes rattachés » n'inclut pas les fournisseurs d'immobilisation qui sont classés en « Autres dettes ».

5.6.5.4.23. Autres dettes et comptes de régularisation

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Dettes sur immobilisations	17.932	42.812	40.507
Dettes fiscales et sociales ⁽¹⁾	58.653	67.928	168.323
Produits constatés d'avance	110.740	97.823	126.109
Impôts différés passif	26.292	44.584	109.533
Autres	<u>2.871</u>	<u>11.321</u>	<u>15.692</u>
Autres dettes et comptes de régularisation	<u>216.488</u>	<u>264.467</u>	<u>460.164</u>

(1) Les dettes sociales et fiscales intègrent les crédits de TVA récupérés par le Groupe (104.647 milliers €) susceptibles d'être reversés en fonction de l'aboutissement des négociations en cours.

Les dettes sur immobilisations correspondent aux comptes fournisseurs et aux factures à recevoir relatives aux immobilisations.

Les produits constatés d'avance représentent notamment : des primes d'émission négatives pour 20.700 milliers €, des participations des organismes privés au titre des installations commerciales pour 17.684 milliers €, des produits perçus d'avance de la part des opérateurs télécom pour 23.929 milliers €, des rachats de péages pour 17.542 milliers € et des retournements de swap pour 46.232 milliers € (voir la section 5.6.5.4.21 ci-avant).

La part à moins d'un an des produits constatés d'avance s'élève à 17.203 milliers €, celle entre 1 à 5 ans à 55.818 milliers € et celle à plus de 5 ans à 53.087 milliers €.

5.6.5.4.24. Engagements hors bilan

a) Engagements donnés :

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Cautions diverses	179	89	79
1 % paysage		7.620	5.371
Réintégrations fiscales	<u>14.939</u>	<u>13.279</u>	<u>11.619</u>
Total	<u>15.118</u>	<u>20.988</u>	<u>17.069</u>

Dans le cadre de la politique gouvernementale du 1 % Paysage et Développement, pour les sections à construire ou en cours de construction, le Groupe contribue, sous réserve d'une participation des collectivités locales concernées à hauteur du même montant, aux dépenses nécessaires à la bonne insertion de l'autoroute dans le paysage environnant.

Les opérations concernées sont : l'autoroute A 39 reliant Dole à Bourg-en-Bresse et l'autoroute A 77 reliant Dordive à Cosne-sur-Loire. Les montants des engagements sont de 2,7 millions € (autoroute A 39) et 2,6 millions € (autoroute A 77).

b) Engagements reçus :

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Cautions	36.492	42.002	47.575
Autres engagements reçus (clients)	<u>2.097</u>	<u>2.037</u>	<u>2.521</u>
Total	<u>38.589</u>	<u>44.039</u>	<u>50.096</u>

c) Engagements réciproques

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Marchés travaux (signés et non payés)	<u>64.581</u>	<u>75.669</u>	<u>162.860</u>
Total	<u>64.581</u>	<u>75.669</u>	<u>162.860</u>

d) Informations sur les instruments financiers utilisés par le Groupe.

La Société a effectué une opération de retournement de swaps en mars 2003 (voir la section 5.6.2.4.23 ci-avant). Fin 2003, la Société a initié une nouvelle opération de swaps sur deux autres emprunts, soit 525 millions €, qui s'est concrétisée début 2004.

AREA n'utilise pas d'instruments financiers dérivés dans le cadre de son activité, en dehors de l'opération de swap de taux concernant l'emprunt CNA 2000 de 15 millions € (passage d'un taux fixe de 5,8 % à un taux Euribor 3 mois).

5.6.5.5. Explications de certains éléments des tableaux du flux de trésorerie

5.6.5.5.1. Généralités

Le tableau des flux de trésorerie présente l'évolution de la trésorerie. La trésorerie inclut les disponibilités, les découverts bancaires ainsi que les placements à court terme, très liquides qui sont facilement convertibles en un montant connu de trésorerie et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur.

Les acquisitions d'immobilisations comprennent les intérêts capitalisés durant la période de construction. Les intérêts capitalisés s'élevaient à 1.468 milliers € pour l'exercice 2001, 2.565 milliers € pour l'exercice 2002 et à 2.497 milliers € pour l'exercice 2003.

5.6.5.6. Informations complémentaires

5.6.5.6.1. Intégration fiscale

Le périmètre d'intégration fiscale du Groupe comprend la société-mère Autoroutes Paris-Rhin-Rhône, la filiale AREA et la filiale Radio SIRA.

La convention signée entre les sociétés intégrées a été établie selon la méthode de la neutralité fiscale pour les différentes sociétés du Groupe.

5.6.5.6.2. Rémunération des organes de direction

Les rémunérations versées aux organes de direction, d'administration et de contrôle du Groupe se sont élevées à 493.880 € au cours de l'exercice 2002, 481.699 € pour 2003, avantages en nature inclus, au titre de leurs fonctions dans le Groupe et les entités consolidées.

5.6.5.6.3. Litiges

Le Groupe est partie à un certain nombre de litiges dans le cours normal de ses activités. Le Groupe considère qu'au 31 décembre 2003, aucun des litiges en cours liés à la conduite de ses activités, n'est susceptible d'avoir un effet défavorable sur son résultat d'exploitation, son activité ou sa situation financière (en dehors des risques effectivement provisionnés dans les comptes).

Concernant le différend relatif au crédit de TVA, d'un montant de 387.599 milliers €, dont 104.647 milliers € ont été remboursés à la Société par imputation sur de la TVA due au 31 décembre 2003 et sont inscrits au passif du bilan (voir la note 5.6.2.4.23 ci-avant), les négociations se poursuivent pour trouver une solution satisfaisante.

5.6.5.6.4. Information concernant la concession « tunnel Maurice Lemaire »

Le Groupe exploite, dans le cadre d'une concession distincte de la concession autoroutière du 4 juin 1986, le « tunnel Maurice Lemaire ». La décision de mise aux normes de ce tunnel aura pour conséquence la réalisation de travaux de rénovation complète pour un montant important de l'ordre de 180 millions €. Des discussions sont en cours avec les autorités de tutelle afin de mettre au point le montage juridique et financier correspondant. Un amortissement exceptionnel pour 15.014 milliers € a ramené l'actif net immobilisé à une valeur de zéro au 31 décembre 2003.

5.6.6. Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés (exercice clos le 31 décembre 2003)

« Mesdames, Messieurs,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée Générale, nous avons procédé au contrôle des comptes consolidés de la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2003, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

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

I — Opinion sur les comptes consolidés

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

Nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière, ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les entreprises comprises dans la consolidation.

II — Justification de nos appréciations

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

La note 2 (5.6.2.2) de l'annexe expose les règles et méthodes comptables relatives aux dépenses d'entretien des infrastructures, dans le cadre des dispositions prévues par les règlements n° 2002-10 et 2003-07 du CRC.

La note 2.2 (5.6.2.2.2) de l'annexe expose les règles et méthodes comptables relatives aux immobilisations du domaine concédé et à leur amortissement.

Dans le cadre de notre appréciation des règles et principes comptables suivis par votre groupe, nous avons vérifié le caractère approprié des méthodes comptables précisées ci-dessus et des informations fournies dans les notes annexes et nous nous sommes assurés de leur correcte application.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes consolidés, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion sans réserve, exprimée dans la première partie de ce rapport.

III — Vérification spécifique

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport sur la gestion du groupe. Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés. »

Paris et Dijon, le 19 mai 2004

Les Commissaires aux Comptes

PricewaterhouseCoopers Audit
Paul Onillon

Socotec Exco
Jean-Noël Parot

5.6.7. Comptes sociaux pour le semestre clos le 30 juin 2004

5.6.7.1. Comptes de résultat

(en milliers €)	Note	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Chiffre d'affaires	5.6.8.3.1	541.718	531.081	1.112.329
Charges d'exploitation		(337.500)	(327.096)	(677.170)
Achats et charges externes	5.6.8.3.2	(79.080)	(78.293)	(173.288)
Charges de personnel	5.6.8.3.3	(71.080)	(67.788)	(134.237)
Autres produits et charges (nets) d'exploitation ...	5.6.8.3.4	6.444	7.559	16.898
Impôts et taxes	5.6.8.3.5	(67.917)	(65.229)	(139.444)
Dotations aux amortissements et aux provisions...	5.6.8.3.6	(125.867)	(123.345)	(247.099)
Résultat d'exploitation		204.218	203.985	435.160
Charges et produits financiers	5.6.8.3.7	(152.582)	(187.274)	(373.079)
Résultat courant		51.636	16.711	62.081
Charges et produits exceptionnels	5.6.8.3.8	(1.738)	5.472	(5.826)
Participation des salariés	5.6.8.3.9	(945)	0	
Impôt sur les résultats	5.6.8.4.10	14.590	(10)	8.274
Résultat net		63.543	22.173	64.529

5.6.7.2. Bilans

(en milliers €)	Note	30 juin 2004	31 décembre 2003
ACTIF			
Immobilisations incorporelles	5.6.8.3.11	26.003	27.566
Immobilisations corporelles	5.6.8.3.12		
Domaine concédé		8.984.683	8.926.475
Amortissements		(2.934.162)	(2.820.464)
Immobilisations financières	5.6.8.3.13	235.806	217.690
Total actif immobilisé		6.312.330	6.351.266
Stocks	5.6.8.3.14	4.589	7.546
Clients et comptes rattachés	5.6.8.3.15	55.488	69.749
Autres créances et comptes de régularisation	5.6.8.3.16	88.754	84.912
Valeurs mobilières de placement et disponibilités	5.6.8.3.17	295.654	262.069
Total actif circulant		444.485	424.276
TOTAL DE L'ACTIF		6.756.815	6.775.542

(en milliers €)	Note	30 juin 2004	31 décembre 2003
PASSIF			
Capital		24.463	24.463
Primes et réserves		81.351	16.823
Report à nouveau		110.706	110.706
Résultat		63.543	64.529
Subventions d'investissement		116.123	115.101
Provisions réglementées		5.171	2.773
Capitaux propres	5.6.8.3.18	401.357	334.394
Autres fonds propres	5.6.8.3.19	164.723	164.723
Provisions pour risques et charges	5.6.8.3.20	40.669	33.132
Emprunts et dettes financières	5.6.8.3.21	5.660.560	5.920.809
Fournisseurs et comptes rattachés	5.6.8.3.22	27.872	37.497
Autres dettes et comptes de régularisation		461.634	284.987
Total dettes		6.150.066	6.243.293
TOTAL DU PASSIF		6.756.815	6.775.542

5.6.7.3. Tableaux des flux de trésorerie

(en milliers €)	1 ^{er} semestre 2004	2003
Résultat net	63.543	64.529
Élimination des charges et produits sans incidence sur la trésorerie		
Amortissements et provisions	136.804	273.024
Plus value/moins value de cession	694	342
Reprise subventions d'investissement	(2.037)	(4.054)
Marge brute d'autofinancement	199.004	333.841
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité		
Créances	1.858	(18.108)
Charges constatées d'avance	15.483	(219)
Stock et en-cours	878	(636)
Dettes d'exploitation et diverses	179.408	82.095
Autres	(71.304)	34.945
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité	126.323	98.077
Flux net de trésorerie généré par l'activité	325.327	431.918
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(66.971)	(131.497)
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	218	700
Variation nette des autres immobilisations financières	(207)	155
Variation du besoin en fonds de roulement sur opérations d'investissements	(8.201)	(2.036)
Flux net de trésorerie liés aux opérations d'investissement	(75.161)	(132.678)
Dividendes versés aux actionnaires	0	(12.099)
Subventions d'investissements reçues	3.059	4.510
Émission d'emprunts	42.572	300.000
Remboursement d'emprunts	(262.212)	(432.804)
Flux net de trésorerie liés aux opérations de financement	(216.581)	(140.393)
Variation de trésorerie	33.585	158.846
Trésorerie d'ouverture	262.069	103.224
Trésorerie de clôture	295.654	262.069

5.6.8. Annexe aux comptes sociaux du semestre clos le 30 juin 2004

La présente annexe fait partie intégrante des comptes semestriels.

Elle comporte des éléments d'information complémentaires au bilan, au compte de résultat et au tableau des flux de trésorerie, de façon à ce que l'ensemble donne une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la Société.

Les éléments d'information qui ne présentent pas un caractère obligatoire ne sont mentionnés que pour autant qu'ils aient une importance significative.

5.6.8.1. Présentation de la Société et faits marquants

La Société est titulaire d'une convention avec l'État français lui octroyant la concession de 1.819 kilomètres d'autoroutes environ, dont 1.810 sont en service.

Le 3 mai 2004 ont été conclues les négociations entre la Société et l'État définissant à la fois :

- les termes de l'avenant à la convention et au cahier des charges de concession autoroutière de la Société qui définissent les conditions juridiques et financières générales de la concession jusqu'à son échéance en 2032.

L'information relative aux conventions et aux cahiers des charges est présentée à la section 5.6.8.5.5 ci-après ;

- le contrat d'entreprise qui définit le programme d'investissements liés à la concession et la loi tarifaire correspondante pour la période 2004-2008 ;
- le règlement du différend qui opposait l'État et la Société en matière de crédit de départ de TVA (voir la section 5.6.8.3.23 ci-après).

La Société est aussi titulaire d'une convention de concession distincte à échéance 2022 portant sur le tunnel routier Maurice Lemaire, en cours de renégociation. Cette concession porte sur 11 kilomètres. L'exploitation de cette concession est arrêtée depuis le 16 avril 2004, pour une période d'environ 3 ans, afin de permettre la réalisation des travaux de mise aux normes.

5.6.8.2. Principes comptables

Les comptes semestriels de la Société au 30 juin 2004 sont établis conformément aux dispositions du plan comptable général (arrêté du 22 juin 1999) et aux principes appliqués pour l'établissement des comptes annuels au 31 décembre 2003.

5.6.8.2.1. Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles comprennent essentiellement des logiciels amortissables sur une durée de 3 à 5 ans.

5.6.8.2.2. Immobilisations corporelles

Les immobilisations du domaine concédé

La concession s'étend à tous les terrains, ouvrages et installations nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de chaque autoroute et de ses installations accessoires, y compris les raccordements aux voiries existantes, les dépendances et installations annexes directement nécessaires au service des usagers ou réalisées en vue d'améliorer l'exploitation. Il peut s'agir des immobilisations correspondant à la construction initiale, ou à des Immobilisations Complémentaires sur Autoroutes en Service (ICAS).

Les immobilisations sont inscrites au bilan à leur coût de revient historique incluant les intérêts intercalaires et certaines charges directement affectées à la construction.

On distingue les immobilisations « non renouvelables » durant la durée de la concession (infrastructures, ouvrages d'art, etc.) et les immobilisations « renouvelables » qui ont une durée de vie inférieure à celle de la concession (matériels de péage, de signalisation, de télétransmission, de vidéo surveillance, etc., ainsi que les matériels informatiques, de transport et les matériels et outillages).

Certains apports en nature du concédant ont été inscrits à l'actif en « immobilisations corporelles » et au passif en « autres fonds propres » pour la valeur des dits apports au jour du transfert. Ces apports seront restitués au concédant à l'issue de la concession.

Les amortissements des immobilisations

Amortissements de caducité

Les amortissements de caducité ont pour objet de ramener la valeur nette comptable des biens de retour à une valeur nulle à l'expiration de la concession. Ils sont classés en charges d'exploitation. Par dérogation à l'avis du CNC relatif au plan comptable des sociétés d'autoroutes du 11 octobre 1988, et dans un souci de meilleure compréhension par la communauté financière, ces amortissements de caducité sont présentés avec les amortissements et provisions pour dépréciation, en déduction des actifs immobilisés.

La dotation aux amortissements de caducité des immobilisations non renouvelables est calculée selon le mode linéaire (depuis la date de mise en service jusqu'à la date de fin de concession) sur le coût des actifs immobilisés et ne tient pas compte des apports gratuits du concédant.

Pour les immobilisations d'exploitation « renouvelables », la dotation aux amortissements de caducité est calculée sur la base nette comptable, soit le coût d'acquisition des biens déduction faite du cumul de l'amortissement de caducité et du cumul de l'amortissement pour dépréciation.

Amortissements de dépréciation

Les immobilisations d'exploitation « renouvelables » qui ont une durée de vie inférieure à celle de la concession font l'objet d'un amortissement pour dépréciation calculé presque exclusivement selon le mode linéaire sur la durée économique estimée entre 3 et 10 ans.

5.6.8.2.3. Immobilisations financières

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

5.6.8.2.4. Stocks

Les stocks sont valorisés selon la méthode du coût moyen pondéré. Ils font l'objet d'une provision pour dépréciation lorsque leur valeur d'inventaire est inférieure au prix de revient.

5.6.8.2.5. Créances

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Celles qui présentent des incertitudes de recouvrement font l'objet d'une dépréciation par voie de provision.

5.6.8.2.6. Valeurs mobilières de placement

Les valeurs mobilières de placement figurent au bilan pour leur valeur d'acquisition ou leur valeur liquidative si cette dernière est inférieure. Les plus-values latentes ne sont pas comptabilisées.

5.6.8.2.7. Émission des Emprunts

Les primes d'émission ou de remboursement d'emprunts et les frais d'émission sont inscrits à l'actif en charges à répartir et sont amortis linéairement sur la durée des emprunts concernés.

En cas d'émission d'emprunt à un prix supérieur au prix de remboursement, l'écart est enregistré en « produit constaté d'avance » et étalé sur la durée de l'emprunt.

La méthode ainsi définie aboutit à un résultat proche de l'amortissement des primes en fonction des intérêts courus dans la mesure où les emprunts sont remboursés *in fine*.

5.6.8.2.8. Conversion des créances et dettes en monnaies étrangères

Les créances et dettes en monnaies étrangères sont converties sur la base des cours de change à la clôture. Les écarts de change résultant de cette réévaluation sont enregistrés au compte de résultat.

5.6.8.2.9. Subventions d'investissement

Les subventions d'investissement, reçues pour assurer le financement d'immobilisations de construction, sont inscrites en capitaux propres. Elles sont reprises en résultat sur la durée de la concession simultanément à la comptabilisation des dotations aux amortissements de caducité sur les immobilisations de construction auxquelles elles se rapportent.

5.6.8.2.10. Autres fonds propres

Certains apports en nature du concédant ont été inscrits à l'actif en « Immobilisations corporelles » et au passif en « Autres fonds propres » pour la valeur desdits apports au jour du transfert. Ces apports seront restitués au concédant avec les biens de retour à l'issue de la concession.

5.6.8.2.11. Engagements de retraite et autres avantages assimilés

Ces engagements comprennent principalement les indemnités de fin de carrière et les primes pour médailles du travail. La méthode actuarielle retenue pour l'évaluation est la méthode rétrospective des unités de crédit projetées avec salaires en fin de carrière. La totalité des engagements de la Société à l'égard du personnel est provisionnée au bilan.

5.6.8.2.12. Entretien des infrastructures (antérieurement « grosses réparations »)

Conformément aux dispositions du Règlement n° 2003-07 du CRC du 12 décembre 2003 relatif à l'amortissement et la dépréciation des actifs, la Société :

- a décidé de différer à 2005 la mise en œuvre de la comptabilisation des actifs par composants pour les dépenses de renouvellement dites de première catégorie (dépenses ayant pour objet de modifier des installations ou de remplacer tout ou partie des actifs).

Ces dépenses continuent d'être enregistrées en charges au fur et à mesure de leur engagement.

- a considéré sur la base des analyses effectuées à ce jour que les autres dépenses d'entretien relèvent de l'entretien courant du réseau et ne constituent pas des dépenses dites de « deuxième catégorie ». En conséquence, aucune provision n'a été constituée et ces dépenses sont enregistrées en charges au fur et à mesure de leur engagement (dépenses ayant pour seul but de vérifier le bon fonctionnement des installations et de les maintenir sans prolonger leur durée de vie au-delà de celle prévue initialement).

5.6.8.2.13. Avances indexées

Les avances indexées sont ajustées chaque année de l'incidence de l'indexation, la contrepartie étant inscrite dans la rubrique « Écart de conversion ». Le montant de l'indexation est enregistré en charges chaque année par la comptabilisation d'une provision pour risques et charges à hauteur de l'écart de conversion actif.

5.6.8.2.14. Impôts différés

La Société ne comptabilise pas d'impôts différés dans ses comptes annuels.

5.6.8.2.15. Exposition au risque de change et couverture des risques

La Société opère exclusivement dans les pays de la zone euro et principalement en France. Elle ne supporte donc pas de risque de change sur les transactions qu'elle effectue.

Le financement externe de la Société est libellé exclusivement en euros. La Société ne supporte donc pas de risque de change à l'égard de ses dettes.

5.6.8.2.16. Unité de compte

Les tableaux ci-après sont présentés en milliers €.

5.6.8.2.17. Établissement des comptes semestriels

Les particularités propres à la préparation des comptes semestriels sont les suivantes :

- Le chiffre d'affaires correspond à celui réalisé au cours du premier semestre et les charges sont celles qui ont été effectivement engagées. Statistiquement, le chiffre d'affaires du premier semestre est un peu plus

faible que celui du second semestre de l'année du fait de la saisonnalité ; au cours des derniers exercices, il représentait environ 47,7 % du chiffre d'affaires de l'année.

- Les charges calculées (liées aux engagements sociaux, aux amortissements de dépréciation et de caducité, aux provisions) ont été déterminées selon un calcul détaillé en fin de semestre.
- La charge d'impôt pour le semestre liée à l'activité courante est calculée sur la base du taux effectif moyen estimé pour l'année entière.
- La participation du premier semestre 2004 a été enregistrée sur la base d'un taux de 50 % de la participation 2004 estimée.
- Les comptes du premier semestre 2004 ont été établis selon les mêmes principes comptables et la même présentation que ceux du premier semestre 2003.

5.6.8.3. Explication des postes du compte de résultat et du bilan et de leurs variations

Compte de résultat

5.6.8.3.1. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires se répartit de la manière suivante :

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Péages	523.984	512.515	1.075.230
Redevances des installations commerciales	12.281	11.888	24.271
Services télécom et autres	5.453	6.679	12.829
Chiffre d'affaires	<u>541.718</u>	<u>531.081</u>	<u>1.112.329</u>

Péages

Les tableaux ci-dessous expliquent l'évolution du chiffre d'affaires « péage » entre le premier semestre 2004 et le premier semestre 2003.

Évolution du chiffre d'affaires péages 1 ^{er} semestre 2004/2003	2,2 %
Impact de la croissance du trafic à réseau stable	1,7 %
Impact de l'évolution des tarifs	0,3 %
Autres impacts	0,2 %

L'impact de la croissance du trafic est dû en totalité à la forte croissance du trafic des véhicules poids lourds.

La faible augmentation de l'effet tarif s'explique par le report de la mise en vigueur des tarifs 2004.

Redevances des installations commerciales

Il s'agit des redevances reçues des tiers exploitant les installations commerciales situées sur les aires de service.

Services télécom et autres

Ils correspondent essentiellement aux locations de fibres optiques ou de pylônes à des opérateurs de télécommunication. La diminution observée résulte de la résiliation de contrats suite à des regroupements ou des disparitions d'opérateurs.

5.6.8.3.2. Achats et charges externes

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Énergie, fournitures et pièces détachées	(11.062)	(11.162)	(20.748)
Entretien des infrastructures	(15.921)	(19.204)	(52.475)
Entretien	(9.868)	(9.536)	(20.946)
Redevance domaniale	(16.320)	(16.035)	(32.355)
Autres charges externes	<u>(25.910)</u>	<u>(22.356)</u>	<u>(46.764)</u>
Achats et charges externes	<u>(79.080)</u>	<u>(78.293)</u>	<u>(173.288)</u>

Les autres charges externes ont augmenté de 16,6 %, passant de 22,3 millions € au premier semestre 2003 à 25,9 millions € au premier semestre 2004. Cette évolution est principalement attribuable à :

- l'augmentation des prestations de viabilité hivernale de 3,8 millions € au premier semestre 2003 à 4,1 millions € au premier semestre 2004;
- l'augmentation des locations de bureaux de 0,4 millions € au premier semestre 2003 à 0,9 millions € au premier semestre 2004;
- l'augmentation des honoraires de 0,9 millions € au premier semestre 2003 à 2 millions € au premier semestre 2004, principalement à cause de la réponse à l'appel d'offre pour la concession de l'autoroute A 19.

La redevance domaniale instituée par le décret n° 97-606 du 31 mai 1997 est due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes pour l'occupation du domaine public. Son calcul est réglementé.

Les entretiens des infrastructures se ventilent de la façon suivante :

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Chaussée	(10.816)	(12.627)	(35.478)
Autres	(5.105)	(6.578)	(16.997)
Entretien des infrastructures	<u>(15.921)</u>	<u>(19.205)</u>	<u>(52.475)</u>

Les montants des dépenses d'entretien d'infrastructures sont cohérents avec le recalage de la prévision annuelle (48 millions €) et le cycle des travaux.

5.6.8.3.3. Charges de personnel

Analyse des charges

Les charges de personnel de la Société se ventilent comme suit :

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Salaires et traitements	(48.246)	(45.865)	(91.854)
Charges sociales et engagements sociaux différés	(20.177)	(19.818)	(40.377)
Intéressement et abondement plan d'épargne	(2.657)	(2.105)	(2.006)
Charges de personnel	<u>(71.080)</u>	<u>(67.788)</u>	<u>(134.237)</u>

Globalement le poste des charges de personnel augmente de 4,9 %.

L'augmentation du poste des salaires est de 5,2 % liée à la revalorisation salariale au 1^{er} janvier 2004 (+ 2,3 %), à une faible croissance de l'effectif global (+ 0,2 %), au G.V.T et à l'effet Noria : augmentation de la proportion des cadres et agents de maîtrise.

Les charges sociales et engagements sociaux différés augmentent de 1,8 %. Les charges sociales proprement dites progressent de 12,3 %, en liaison avec l'augmentation des salaires d'une part, l'augmentation des taux de cotisations d'autre part, en particulier la diminution des allègements de charges sur les bas salaires depuis le 1^{er} juillet 2003 et l'augmentation des taux de cotisation à la mutuelle et à l'assurance chômage.

Les engagements sociaux différés (pour indemnités de départ à la retraite et médailles du travail) enregistrent une reprise de 1,3 million € contre une dotation de 0,9 millions € en 2003, suite au changement de l'âge moyen de départ à la retraite retenu pour tenir compte des dispositions de la loi Fillon (65 ans pour les cadres, 63 ans pour les non cadres au lieu de 60 ans pour tous). Cette reprise résultant du changement d'hypothèses a été enregistrée en totalité sur la période et non étalée dans le temps.

L'intéressement passe de 2,1 millions € au premier semestre 2003 à 2,6 millions € au 30 juin 2004, dont 0,3 million € correspondant à une régularisation sur l'intéressement 2003 versé en 2004, et 2,3 millions € correspondant à la provision au titre du premier semestre 2004 (L'intéressement sur le premier semestre 2004 est provisionné à sa valeur maximale à titre de prudence).

Effectifs moyens pondérés

Les informations détaillées ci-dessous concernent les effectifs moyens pondérés de la Société (indice bilan social : 114).

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Cadres	410	364	384
Agents de maîtrise	1.268	1.237	1.231
Employés	1.640	1.713	1.742
Total des effectifs	<u>3.318</u>	<u>3.313</u>	<u>3.356</u>

5.6.8.3.4. Autres produits et charges (nets) d'exploitation

Ce poste, présenté en déduction des charges d'exploitation, comprend principalement des transferts de charges et des remboursements reçus dans le cadre de sinistres.

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Transfert de charges immobilisées et production immobilisée	3.132	5.055	10.169
Remboursement de sinistres	2.095	2.406	6.106
Frais d'émission sur emprunts		626	644
Autres	1.217	(528)	(21)
Autres produits et charges (nets) d'exploitation	<u>6.444</u>	<u>7.559</u>	<u>16.898</u>

Les autres produits et charges d'exploitation sont en baisse de 14,8 % essentiellement à cause des variations suivantes :

- diminution des transferts de charges immobilisées (de 5.055 milliers € à 3.132 milliers €) par suite de la diminution du périmètre des charges transférées au premier semestre 2004 et d'une régularisation de 743 milliers € portant sur les trois années antérieures,
- augmentation des autres produits et charges d'exploitation de 98 milliers € à 1.217 milliers €, liée pour 603 milliers € à une augmentation des produits divers (remboursements sur litiges) et pour 506 milliers € à une diminution des charges diverses (pertes sur créances télécoms).

5.6.8.3.5. Impôts et taxes

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Taxe d'aménagement du territoire	(48.407)	(47.897)	(101.705)
Taxe professionnelle	(16.135)	(14.677)	(31.519)
Impôts, taxes et versements assimilés sur rémunération	(1.761)	(1.259)	(3.359)
Autres impôts et taxes	(1.614)	(1.396)	(2.862)
Impôts et taxes	<u>(67.917)</u>	<u>(65.229)</u>	<u>(139.444)</u>

La taxe d'aménagement du territoire s'élève à 6,86 € par millier de kilomètres parcourus.

Les impôts et taxes augmentent de 4,1 %. La taxe professionnelle croît de 9,9 % en liaison avec la poursuite de l'augmentation des taux. Les impôts, taxes et versements sur rémunérations passent de 1.259 milliers € à 1.761 milliers €, ceci venant de l'absence en 2003 de la provision de la part formation obligatoire (337 milliers € en 2004).

Les autres impôts et taxes passent de 1.396 milliers € à 1.614 milliers €, en liaison avec l'augmentation de la Contribution Sociale de Solidarité qui passe de 646 milliers € à 853 milliers € (augmentation du taux de 0,13 % à 0,16 %).

5.6.8.3.6. Dotations aux amortissements et aux provisions

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Amortissement pour dépréciation des immobilisations	(23.863)	(22.899)	(47.877)
Amortissement de caducité des immobilisations	(101.326)	(99.640)	(200.873)
Autres dotations nettes aux provisions	(678)	(806)	1.651
Dotations aux amortissements et provisions	<u>(125.867)</u>	<u>(123.345)</u>	<u>(247.099)</u>

5.6.8.3.7. Charges et produits financiers

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Intérêts et indexation des emprunts	(176.619)	(197.337)	(389.155)
Intérêts intercalaires immobilisés	3.017	1.024	1.170
Amortissement des frais d'émission et des primes sur emprunts ...	(1.681)	(1.817)	(3.636)
Autres produits financiers ⁽¹⁾	22.701	10.856	18.542
Charges financières nettes	<u>(152.582)</u>	<u>(187.274)</u>	<u>(373.079)</u>

(1) Dont prise en compte de dividendes décidés par l'assemblée générale d'AREA pour 17,8 millions € en 2004.

5.6.8.3.8. Charges et produits exceptionnels

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Plus-values et moins values de cession d'immobilisations	(695)	(605)	(342)
Amortissement des subventions d'investissement	2.037	1.952	4.054
Dotations aux amortissements et aux provisions (nettes)	(1.731)	(202)	(15.167)
Autres	<u>(1.350)</u>	<u>4.327</u>	<u>5.629</u>
Charges et produits exceptionnels	<u>(1.738)</u>	<u>5.472</u>	<u>(5.826)</u>

Le coût du redressement URSSAF figure pour 610 milliers € sur la ligne « Autres » tandis que la reprise de provision constituée en 2003 pour y faire face est venue diminuer la dotation de la période.

Les dotations aux amortissements et aux provisions incluent les amortissements dérogatoires liés aux opérations anti-pollution et anti-bruit pour un montant de 2.773 milliers €.

La participation de la société à l'achat d'ordinateurs personnels par les salariés est également enregistrée dans la rubrique autres (640 milliers € au 30 juin 04, 0 au 30 juin 03).

Au premier semestre 2003 avait été enregistrée dans cette rubrique, la redevance de location de fibres optiques payée d'avance par deux opérateurs de télécommunications dont les contrats avaient été résiliés (pour 4.055 milliers €).

5.6.8.3.9. Participation des salariés

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Participation des salariés	<u>(945)</u>	<u>0</u>	<u>0</u>

La Société est de plein droit assujettie à la législation relative à la participation des salariés depuis l'exercice 2001. Elle prévoit de verser la participation au titre de 2004 suite à un accord dérogatoire signé en juin 2004. La part comptabilisée sur le premier semestre correspond à 50 % de la prévision annuelle.

5.6.8.3.10. Impôt sur les sociétés

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Impôt sur les sociétés	<u>14.590</u>	<u>(10)</u>	<u>8.274</u>

Compte tenu des reports déficitaires dont bénéficiait la Société à l'ouverture (181 millions €), et du régime d'intégration fiscal, la société enregistre un produit d'impôt sur le semestre correspondant à la différence entre l'impôt qu'elle reçoit de AREA (22,6 millions €) et l'impôt qu'elle aura à payer pour le compte du groupe sur la base du taux effectif.

Bilan

5.6.8.3.11. Immobilisations incorporelles

	30 juin 2004	31 décembre 2003
Immobilisations incorporelles	73.600	71.314
Amortissement immobilisations incorporelles	(47.597)	(43.748)
Immobilisations incorporelles	<u>26.003</u>	<u>27.566</u>

Les immobilisations incorporelles sont essentiellement constituées de logiciels amortis sur une période de 3 à 5 ans.

5.6.8.3.12. Immobilisations corporelles

Immobilisations du domaine concédé

La totalité du réseau concédé représente 1.819 kilomètres environ au 30 juin 2004, dont 1.810 kilomètres en service.

Il n'y a pas eu de mise en service au cours du premier semestre 2004.

valeurs brutes	31 décembre 2003	Acquisitions	Cessions et reprises	Mises en service	30 juin 2004
Immobilisations de construction	8.439.903		(8)	12.590	8.452.485
Immobilisations d'exploitation	412.886	10.512	(9.177)	8.689	422.910
Immobilisations en cours	73.685	53.556		(17.954)	109.287
Immobilisations corporelles	<u>8.926.474</u>	<u>64.069</u>	<u>(9.185)</u>	<u>3.325</u>	<u>8.984.683</u>

Parmi l'accroissement des immobilisations, la rénovation du tunnel Maurice Lemaire représente, sur le second semestre 2004, un montant de 13.962 milliers €.

Amortissement des immobilisations corporelles

Amortissements	31 décembre 2003	Dotations	Reprises et cessions	30 juin 2004
Amortissements pour dépréciation	(300.473)	(19.930)	7.552	(312.851)
Amortissements de caducité sur immobilisation des biens renouvelables	(92.401)	(305)	6	(92.700)
Amortissements de caducité sur immobilisation des biens non renouvelables	(2.427.590)	(101.021)		(2.528.611)
Amortissement des immobilisations corporelles	<u>(2.820.464)</u>	<u>(121.256)</u>	<u>7.558</u>	<u>(2.934.162)</u>

5.6.8.3.13. Immobilisations financières

	30 juin 2004	31 décembre 2003
Participations et créances rattachées ⁽¹⁾	234.484	216.350
Prêts	631	631
Autres immobilisations financières	691	709
Immobilisations financières	<u>235.806</u>	<u>217.690</u>

(1) Participations dans le capital d'AREA pour 214.957 milliers €, de SIRA pour 11 milliers €, de CENTAURE BOURGOGNE pour 212 milliers €, de CENTAURE ÎLE De France pour 441 milliers €, d'Autoroutes Trafic pour 72 milliers €, d'ALTECH pour 13 milliers € et d'avances consolidables SC Autoroutes GIE pour 643 milliers €.

Le montant total des prêts est de 631 milliers € au titre d'une avance à la CNA qui porte intérêt au taux TMM — 1/8.

Les autres immobilisations financières correspondent à des dépôts et cautionnements.

5.6.8.3.14. Stocks

	30 juin 2004	31 décembre 2003
Stocks	4.589	8.793
Dépréciation des stocks	0	(1.246)
Stocks et en-cours nets	<u>4.589</u>	<u>7.546</u>

Les stocks sont principalement constitués des fournitures nécessaires à l'entretien et à la viabilité des autoroutes, des pièces détachées pour les différents matériels (péage, électrique, transport, engins), des fournitures informatiques et de bureau.

Les badges liber-t, classés en stocks pour un montant brut de 3.380 milliers € fin 2003, ont été reclassés en immobilisations au 1^{er} janvier 2004.

5.6.8.3.15. Clients et comptes rattachés

	30 juin 2004	31 décembre 2003
Clients — Péages (abonnés,...)	43.990	45.619
Clients — Activités annexes	13.478	26.013
Dépréciation créances douteuses	(1.980)	(1.883)
Créances clients et comptes rattachés	<u>55.488</u>	<u>69.749</u>

Les clients douteux représentent 3.489 milliers € au 30 juin 2004 contre 2.997 milliers € au 31 décembre 2003.

A l'exception des clients douteux, toutes les créances ont une échéance à moins d'un an.

5.6.8.3.16. Autres créances et comptes de régularisation

	30 juin 2004	31 décembre 2003
État et autres organismes publics	11.205	9.040
Autres créances et produits à recevoir ⁽¹⁾	28.488	18.432
Charges constatées d'avance (autres)	4.181	19.665
Charges à répartir	22.399	24.081
Écart de conversion actif	<u>22.481</u>	<u>13.696</u>
Autres créances et comptes de régularisation	<u>88.754</u>	<u>84.912</u>

(1) Dont une économie d'impôt dans le cadre de l'intégration fiscale pour 8,2 millions € en 2003 et 22,6 millions € au 30 juin 2004 diminuée de 3,9 millions € correspondants à l'acompte versé par AREA au titre de l'impôt sur les sociétés du premier semestre 2004.

Les « charges constatées d'avance » correspondaient pour l'essentiel au 31 décembre 2003 à la quote-part de redevance domaniale relative à l'exercice 2004 (16.320 milliers €).

Les « charges à répartir » sont principalement constituées du montant non amorti des primes d'émission d'emprunts et de remboursement d'obligations.

L'augmentation des « écarts de conversion » actif correspond pour 8.483 milliers € à l'indexation des emprunts (dont 5.756 milliers € se rapportant aux deux opérations de swap réalisées en 2004) et pour 302 milliers € à l'indexation des avances de l'État pour le tunnel Maurice Lemaire.

Les créances ont toutes une échéance inférieure à un an.

5.6.8.3.17. Valeurs mobilières de placement et disponibilités

	30 juin 2004	31 décembre 2003
Valeurs mobilières de placement	239.305	243.343
Disponibilités	<u>56.349</u>	<u>18.726</u>
Valeurs mobilières de placement et disponibilités	<u>295.654</u>	<u>262.069</u>

L'encours des valeurs mobilières de placement comprend des bons à moyen terme négociables (BMTN) et des SICAV monétaires court terme pour un total de 239,3 millions € :

- 3 BMTN achetés en 2003 pour un total de 130 millions € à échéance 2005 et 2006 indexés sur l'inflation ou la hausse de l'inflation ;
- SICAV à vue pour un total de 109,3 millions € dont les rendements sont corrélés au taux de l'EONIA.

L'encours était de 243,3 millions € au 31 décembre 2003. La diminution de placements s'explique par l'utilisation de la capacité d'autofinancement; la Société n'ayant contracté qu'un seul emprunt auprès de la CDC de 42,6 millions € et une avance de 95 millions € auprès de sa filiale.

Le portefeuille de valeurs mobilières de placement est peu sensible aux évolutions du marché financier de par sa composition.

La Société ne détient aucune de ses actions en portefeuille au 30 juin 2004.

5.6.8.3.18. Capitaux propres

(en milliers €)	31 décembre 2003	Affectation selon assemblée générale du 8 juin 2004	Subventions reçues moins reprise 2004	Amortissements dérogatoires des dépenses d'environnement	Résultat du 1 ^{er} semestre 2004	30 juin 2004
Capital	24.463					24.463
Réserve légale	2.446					2.446
Autres réserves	14.376	64.529				78.905
Report à nouveau	110.706					110.706
Résultat 1 ^{er} semestre 2004 . . .	0				63.543	63.543
Résultat 2003	64.529	(64.529)				0
Subventions d'investissements	115.101		1.022			116.123
Provisions réglementées	<u>2.773</u>			<u>2.397</u>		<u>5.171</u>
	<u>334.394</u>	<u>0</u>	<u>1.022</u>	<u>2.397</u>	<u>63.543</u>	<u>401.357</u>

Le capital social de la Société s'élève à 24.462 823 € divisé en 1.604.656 actions de même montant.

Au premier semestre 2004, les subventions d'investissement augmentent de 3.059 milliers € et font l'objet d'une reprise en compte de résultat de 2.037 milliers €.

Au 30 juin 2004, il n'existe aucun instrument de dilution.

5.6.8.3.19. Autres fonds propres

Les autres fonds propres inchangés sur la période, soit 164 millions €, correspondent à des apports gratuits effectués par le concédant et évalués à leur valeur au jour du transfert.

5.6.8.3.20. Provisions pour risques et charges

	31 décembre 2003	Dotation du semestre	Reprise du semestre (provisions utilisées)	Reprise du semestre (provisions non utilisées)	30 juin 2004
Provisions pour retraites	12.767			(1.272)	11.495
Provisions pour engagements assimilés . .	2.091	347	(550)	(168)	1.720
Provisions pour litiges	1.610	131	(198)		1.543
Provision pour autres risques et charges	2.969	523		(62)	3.430
Provisions pour indexation emprunt CNA	9.022	8.483			17.505
Provisions pour indexation des avances	4.674	302			4.976
Provisions pour risques et charges	33.132	9.786	(748)	(1.502)	40.669

- Pour le calcul des engagements de retraite, le taux d'actualisation retenu par le Groupe est de 5,5 % et le taux de progression des salaires est de 3,5 %.
- Au premier semestre 2004, pour tenir compte des dispositions de la loi Fillon, les dates de départ en retraite ont été revues à 63 ans pour les non cadres et à 65 ans pour les cadres.

Provisions pour retraites et engagements assimilés :

	Engagements de retraite	Autres engagements et médailles du travail	Total
Provisions au 31 décembre 2002	11.715	1.212	12.927
Variations de l'exercice 2003	1.052	161	1.213
Provisions au 31 décembre 2003	12.767	1.373	14.140
Variations du 1 ^{er} semestre 2004	(1.272)	347	(925)
Provisions au 30 juin 2004	11.495	1.720	13.215

5.6.8.3.21. Emprunts et dettes financières

	30 juin 2004	31 décembre 2003
Emprunts CNA à taux fixe	4.620.741	5.365.381
Emprunts CNA à taux variable ou révisable	876.117	342.634
Avances de l'État (TML)	16.575	16.274
Dépôts et cautionnement reçus	6.886	6.205
sous-total	5.520.319	5.730.493
Intérêts courus sur emprunts	140.241	190.315
Total Emprunts et dettes financières	5.660.560	5.920.809

Les emprunts CNA souscrits au premier semestre 2004 représentent 42.572 milliers €.

Les emprunts CNA remboursés au premier semestre 2004 représentent 262.212 milliers €.

Emprunts CNA

Ces emprunts ont été souscrits par la Société auprès de la Caisse Nationale des Autoroutes (CNA), un établissement public à caractère administratif, dans le cadre d'une convention conclue entre la CNA, et les sociétés concessionnaires d'autoroutes concernées. Cette convention prévoit la mise à la disposition des sociétés de fonds levés par la CNA, soit dans le cadre de son programme d'émission obligataire soit auprès de la Banque Européenne d'Investissements (BEI) ou de la Caisse des Dépôts et des Consignations (CDC). Ces emprunts sont en majorité remboursables *in fine*.

Les emprunts CNA à taux fixe portent intérêts à des taux nominaux compris entre 4,37 % et 13,95 %.

Deux emprunts ont été émis à taux variables pour 102,1 millions. Un emprunt CNA a été émis avec une indexation sur l'inflation française (231,5 millions).

Au cours du premier semestre 2004, la Société a procédé à des opérations de swaps de taux pour convertir en taux indexé sur l'inflation 2 lignes d'emprunts CNA à l'origine à taux fixe. Ces opérations portent sur un montant nominal de 525 millions €.

Emprunt initial CNA : taux fixe : 4,50 % — montant 300 millions € *in fine* au 28 mars 2018.
 SWAP : 1^{ère} échéance 28 mars 2005 — taux d'intérêt 2,29 % sur nominal indexé sur l'inflation.

Emprunt initial CNA : taux fixe 5,25 % — montant 225 millions € *in fine* au 30 janvier 2017.
 SWAP : 1^{ère} échéance 30 janvier 2005 — taux d'intérêt 2,955 % sur nominal indexé sur l'inflation.

Au total, les emprunts à taux variables représentent un encours de 876,1 millions € (dont 17,5 millions € d'indexation du capital), soit 15,9 % de l'encours total.

Compte tenu de ces éléments, le taux moyen de l'encours d'emprunts de la Société au 30 juin 2004 est de 6,21 % contre 6,26 % au 31 décembre 2003.

La sensibilité du coût moyen de la dette de la Société à une hausse des taux n'est pas significative.

Au 30 juin 2004, l'échéancier de remboursement du principal des dettes financières de la Société était le suivant :

<u>Années</u>	<u>Capital à moins d'un an</u>	<u>Capital entre 1 et 5 ans</u>	<u>Capital à plus de 5 ans</u>	<u>Total restant à rembourser</u>
2004 (2 ^{ème} semestre)	89.640			89.640
2005		376.550		376.550
2006		540.101		540.101
2007		375.942		375.942
2008		443.561		443.561
2009			408.714	408.714
2010			269.900	269.900
2011			427.457	427.457
2012			418.755	418.755
2013			337.959	337.959
2014			289.736	289.736
2015			412.005	412.005
2016			396.342	396.342
2017			381.734	381.734
2018			304.308	304.308
2019			2.202	2.202
2020			2.310	2.310
2021			2.422	2.422
2022			2.540	2.540
2023			2.664	2.664
2024			2.793	2.793
2025			2.929	2.929
2026			3.072	3.072
2027			3.222	3.222
Total	<u>89.640</u>	<u>1.736.154</u>	<u>3.671.064</u>	<u>5.496.858</u>

5.6.8.3.22. Fournisseurs et comptes rattachés

Le poste « Dettes fournisseurs et comptes rattachés » n'inclut pas les fournisseurs d'immobilisation qui sont classés en « Autres dettes ».

	<u>30 juin 2004</u>	<u>31 décembre 2003</u>
Fournisseurs d'exploitation — Factures reçues	19.867	32.038
Fournisseurs d'exploitation — Factures non parvenues	8.005	5.459
Fournisseurs d'exploitation et comptes rattachés	<u>27.872</u>	<u>37.497</u>

Toutes les dettes fournisseurs ont une échéance inférieure à un an.

5.6.8.3.23. *Autres dettes et comptes de régularisation*

	30 juin 2004	31 décembre 2003
Dettes sur immobilisations	30.129	38.511
Dettes fiscales et sociales	229.835	131.278
Produits constatés d'avance	100.458	104.461
Autres	101.212	10.737
Autres dettes et comptes de régularisation	461.634	284.987

Le poste « Dettes sur immobilisations et comptes rattachés » se décompose de la façon suivante :

	30 juin 2004	31 décembre 2003
Fournisseurs d'immobilisation — Factures reçues	15.187	28.660
Fournisseurs d'immobilisation — Fractures non parvenues	14.942	9.851
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	30.129	38.511

Les dettes fiscales et sociales intègrent les crédits de TVA que la Société s'est fait rembourser en 2003 et 2004 par imputation sur les déclarations (168.536 milliers €). Ces montants seront reversés à l'État au cours du second semestre 2004 dans le cadre du règlement du différend avec l'État sur le crédit de départ décrit à la section 5.2.2.3 ci-avant).

Les produits constatés d'avance sont constitués des « participations des organismes privés au titre des installations commerciales » pour 16.171 milliers € contre 16.942 milliers € au 31 décembre 2003, des produits de l'activité fibres optiques pour 22.600 milliers € contre 22.170 milliers € au 31 décembre 2003, des primes d'émission négatives pour 18.092 milliers € contre 19.117 milliers € au 31 décembre 2003 et des retournements de swap pour 43.595 milliers € (voir la section 5.6.8.3.21 ci-avant) contre 46.232 milliers € au 31 décembre 2003.

Les autres dettes comprennent l'avance d'AREA pour 95.881 milliers € (dont intérêts courus 881 milliers €).

Les autres dettes et comptes de régularisation ont une échéance fixée à moins d'un an sauf en ce qui concerne les produits constatés d'avance qui interviendront :

— à moins d'un an pour	16.042 milliers €
— de 1 à 5 ans pour	51.643 milliers €
— à plus de 5 ans pour	32.773 milliers €
	<u>100.458 milliers €</u>

5.6.8.3.24. *Engagements hors bilan*

a) Engagements donnés :

	30 juin 2004	31 décembre 2003
1 % paysage	4.804	5.371
Total	4.804	5.371

Dans le cadre de la politique gouvernementale du 1 % Paysage et Développement, pour les sections à construire ou en cours de construction, la Société contribue, sous réserve d'une participation des collectivités locales concernées à hauteur du même montant, aux dépenses nécessaires à la bonne insertion de l'autoroute dans le paysage environnant.

Les opérations concernées sont : l'autoroute A 39 reliant Dole à Bourg-en-Bresse et l'autoroute A 77 reliant Dordive à Cosne-sur-Loire.

b) Engagements reçus :

	30 juin 2004	31 décembre 2003
Cautions	39.590	33.841
Total	<u>39.590</u>	<u>33.841</u>

c) Engagements réciproques

	30 juin 2004	31 décembre 2003
Marchés de travaux (signés et non exécutés)	185.435	59.670
Emprunt CDC consenti et non utilisé	38.078	
Total	<u>223.513</u>	<u>59.670</u>

d) Informations sur les instruments financiers dérivés utilisés par la Société.

Au 30 juin 2004, la Société dispose de plusieurs contrats de dérivés : swaps receveur de taux fixes et payeur de taux variables ou taux fixes + indexation (2 swaps pour un montant notionnel de 525 millions €).

Ces swaps ont été adossés à des lignes d'emprunts CNA à taux fixe (respectivement un emprunt de 225 millions € au taux de 5,25 % d'échéance au 30 janvier 2017, un emprunt de 300 millions € au taux de 4,50 % d'échéance au 28 mars 2018).

e) Information sur les risques de liquidités.

La Société n'encourt pas de risque de liquidités significatif compte tenu de son mode de financement : l'essentiel des emprunts de la Société provient de la Caisse Nationale des Autoroutes, établissement public à caractère administratif, ces emprunts sont remboursables *in fine*, sans clauses de remboursement anticipé.

5.6.8.4. Explications de certains éléments des tableaux du flux de trésorerie

Le tableau des flux de trésorerie présente l'évolution de la trésorerie. La trésorerie inclut les disponibilités, les découverts bancaires ainsi que les placements à court terme, très liquides qui sont facilement convertibles en un montant connu de trésorerie et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur.

Les acquisitions d'immobilisations comprennent les intérêts capitalisés durant la période de construction qui s'élèvent à 3.017 milliers € pour le premier semestre 2004 (dont 2,8 millions € concernant l'autoroute A 19) et à 1.170 milliers € pour l'exercice 2003.

5.6.8.5. Informations complémentaires

5.6.8.5.1. Intégration fiscale et consolidation comptable

La Société est la société mère du groupe d'intégration fiscale comprenant les sociétés AREA et SIRA.

La convention signée entre les sociétés intégrées a été établie selon la méthode de la neutralité fiscale pour les différentes sociétés du Groupe. Au 30 juin 2004, la Société n'a pas d'engagement à ce titre vis à vis de ses filiales.

La Société établit des comptes consolidés comprenant la Société, sa filiale AREA et depuis l'année 2003 sa filiale SIRA (ces deux filiales sont prises en intégration globale).

Dans le cadre de la convention d'intégration fiscale du Groupe, AREA et SIRA versent à la Société 22,6 millions € d'impôt sur les sociétés au titre du premier semestre 2004.

5.6.8.5.2. Indicateurs comptables et financiers

	1 ^{er} semestre 2004	1 ^{er} semestre 2003	2003
Valeur ajoutée.....	462.638	452.788	939.042
Excédent brut d'exploitation	323.641	319.771	665.361
EBITDA ⁽¹⁾	329.140	327.330	682.259
Marge EBITDA	60,8 %	61,6 %	61,3 %
Marge brute d'autofinancement	199.004	149.384	333.841

(1) L'EBITDA correspond au résultat d'exploitation avant amortissement et provisions.

5.6.8.5.3. Litiges

La Société est partie à un certain nombre de litiges dans le cours normal de ses activités. La Société considère qu'au 30 juin 2004, aucun des litiges en cours liés à la conduite de ses activités, n'est susceptible d'avoir un effet défavorable significatif sur son résultat d'exploitation, son activité ou sa situation financière (en dehors des risques effectivement provisionnés dans les comptes).

5.6.8.5.4. Information concernant la concession « tunnel Maurice Lemaire »

La Société exploite, dans le cadre d'une concession distincte de la concession autoroutière du 4 juin 1986, le « tunnel Maurice Lemaire ». La décision de mise aux normes de ce tunnel aura pour conséquence la réalisation de travaux de rénovation complète pour un montant important de l'ordre de 180 millions €. Des discussions sont en cours avec les autorités de tutelle afin de finaliser le montage juridique et financier correspondant. Au 31 décembre 2003, la valeur résiduelle des anciennes installations avait été ramenée à zéro par un amortissement exceptionnel de 15.014 milliers €.

5.6.8.5.5. Informations concernant les cahiers des charges des concessions autoroutières

La convention de concession autoroutière et le cahier des charges y annexé constituent les instruments principaux définissant les relations entre l'État et la Société : ils réglementent notamment la construction et l'exploitation des autoroutes, les dispositions financières applicables, la durée des concessions et les modalités de reprise des installations en fin de concession.

Parmi les principales dispositions susceptibles d'influencer les perspectives de l'exploitation figurent notamment :

- l'obligation de maintenir en bon état d'entretien l'ensemble des ouvrages et de tout mettre en œuvre pour maintenir la continuité de la circulation dans de bonnes conditions ;
- les dispositions fixant le taux des péages et les règles d'évolution ;
- les clauses prévoyant les dispositions applicables en cas d'évolution des réglementations techniques ou des règles fiscales applicables propres aux sociétés d'autoroutes. Si une telle évolution était susceptible de compromettre gravement l'équilibre des concessions, l'État et la société concessionnaire arrêteraient d'un commun accord les compensations à envisager ;
- les dispositions susceptibles de garantir la remise en bon état des ouvrages de la concession à la date d'expiration, et notamment la conclusion, sept ans avant la fin de la concession d'un programme d'entretien et de renouvellement pour les cinq dernières années ;
- les conditions du retour des actifs à l'État en fin de concession et les restrictions grevant les actifs : les biens de retour reviendront à l'État sans donner lieu à une contrepartie financière et ils ne pourront être vendus ou grevés de sûreté ou de servitude ;
- la faculté de l'État de résilier les contrats de concession par anticipation et de racheter les contrats de concession : en vertu des règles de droit public, l'État dispose d'une faculté de résiliation unilatérale des concessions pour motif d'intérêt général et sous le contrôle du juge. En outre, la convention prévoit un droit de rachat par l'État à compter du 1^{er} janvier 2012.

Ces dispositions sont inscrites dans la convention qui résulte de l'avenant en cours de signature.

5.6.8.5.6. Liste des filiales et participations

Liste des filiales et participations (montant en milliers €)	Capital 2003	Quote-part capital	Valeur brute	Valeur nette	Chiffre d'affaires hors taxes	Résultat
Filiale (plus de 50 % des titres)						
AREA	82.900	99,82 %	214.957	214.957	360.975	99.592
SIRA	10	100 %	11	11	2.568	204
Participations						
AUTOROUTES TRAFIC GIE	300	24 %	72	72	NC	44
CENTAURE BOURGOGNE	450	35,55 %	212	212	NC	NC
CENTAURE ÎLE DE FRANCE	900	49 %	441	441	NC	NC
ALTECH	40	33,5 %	13	13	NC	NC
SC AUTOROUTES GIE	0	— ⁽¹⁾	0	0	11.684	56

(1) S'agissant d'un groupement d'intérêt économique constitué sans capital, la participation de la Société dans le financement de ce groupement est égale à 14,28 %.

5.6.9. Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes sociaux du semestre clos le 30 juin 2004

« Mesdames, Messieurs,

A la suite de la demande qui nous a été faite et en notre qualité de commissaire aux comptes de la société, nous avons effectué un examen limité des comptes semestriels de la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône, établis en euros, relatifs au semestre clos le 30 juin 2004, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Ces comptes semestriels ont été établis sous la responsabilité de votre conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

Nous avons effectué cet examen selon les normes professionnelles applicables en France ; ces normes requièrent la mise en oeuvre de diligences limitées conduisant à une assurance, moins élevée que celle résultant d'un audit, que les comptes semestriels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un examen de cette nature ne comprend pas tous les contrôles propres à un audit, mais se limite à mettre en oeuvre des procédures analytiques et à obtenir des dirigeants et de toute personne compétente les informations que nous avons estimées nécessaires.

Sur la base de notre examen limité, nous n'avons pas relevé d'anomalies significatives de nature à remettre en cause, au regard des règles et principes comptables français, la régularité et la sincérité des comptes semestriels et l'image fidèle qu'ils donnent du résultat des opérations du semestre ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de ce semestre écoulé. »

Paris et Dijon, le 14 septembre 2004

Les Commissaires aux Comptes

PricewaterhouseCoopers Audit
Paul Onillon

Socodex Exco
Jean-Noël Parot

5.6.10. Comptes sociaux pour les exercices clos les 31 décembre 2003, 2002 et 2001

5.6.10.1. Comptes de résultat

(en milliers €)	Note	2001	2002	2003
Chiffre d'affaires	5.6.11.3.1	1.013.209	1.068.879	1.112.329
Charges d'exploitation		(641.420)	(659.458)	(677.170)
Achats et charges externes	5.6.11.3.2	(160.439)	(164.987)	(173.288)
Charges de personnel	5.6.11.3.3	(118.964)	(130.659)	(134.237)
Autres produits et charges (nets) d'exploitation	5.6.11.3.4	20.572	18.703	16.898
Impôts et taxes	5.6.11.3.5	(131.825)	(136.515)	(139.444)
Dotations aux amortissements et aux provisions	5.6.11.3.6	(250.764)	(246.000)	(247.099)
Résultat d'exploitation		371.790	409.422	435.160
Charges et produits financiers	5.6.11.3.7	(371.722)	(380.707)	(373.079)
Résultat courant		67	28.714	62.081
Charges et produits exceptionnels	5.6.11.3.8	1.408	(973)	(5.826)
Participation des salariés	5.6.11.3.9			
Impôt sur les résultats	5.6.11.3.10	(10.407)	(15.646)	8.274
Résultat net		(8.932)	12.096	64.529

5.6.10.2. Bilans

(en milliers €)	Note	2001	2002	2003
ACTIF				
Immobilisations incorporelles	5.6.11.3.11	24.025	25.290	27.566
Immobilisations corporelles				
Domaine concédé	5.6.11.3.12	8.711.716	8.814.812	8.926.475
Amortissements	5.6.11.3.12	(2.373.677)	(2.576.366)	(2.820.464)
Immobilisations financières	5.6.11.3.13	217.574	217.844	217.690
Total actif immobilisé		6.579.638	6.481.580	6.351.266
Stocks et en-cours	5.6.11.3.14	4.826	6.910	7.546
Clients et comptes rattachés	5.6.11.3.15	56.241*	62.147	69.749
Autres créances et comptes de régularisation	5.6.11.3.16	68.877*	74.205	84.912
Valeurs mobilières de placement et disponibilités	5.6.11.3.17	73.868	103.224	262.069
Total actif circulan		203.812	246.486	424.276
TOTAL DE L'ACTIF		6.783.450	6.728.066	6.775.542
PASSIF				
Capital		24.463	24.463	24.463
Primes et réserves		3.787	3.879	16.823
Report à nouveau		157.089	123.653	110.706
Résultat		(8.932)	12.096	64.529
Subventions d'investissement		113.691	114.645	115.101
Provisions réglementées				2.773
Capitaux propres	5.6.11.3.18	290.098	278.735	334.394
Autres fonds propres	5.6.11.3.19	164.708	164.723	164.723
Provisions pour risques et charges	5.6.11.3.20	19.208	30.105	33.132
Emprunts et dettes financières	5.6.11.3.21	6.137.901	6.042.180	5.920.809
Fournisseurs et comptes rattachés	5.6.11.3.22	20.912	33.411	37.497
Autres dettes et comptes de régularisation	5.6.11.3.23	150.623	178.912	284.987
Total dettes		6.309.436	6.254.503	6.243.293
TOTAL DU PASSIF		6.783.450	6.728.066	6.775.542

* Pour des raisons de comparabilité entre les comptes de 2001 et 2002, un reclassement de 475 milliers € a été effectué entre les postes « Clients et comptes rattachés » et « Autres créances et comptes de régularisation ».

5.6.10.3. Tableaux des flux de trésorerie

(en milliers €)	2001	2002	2003
Résultat net.....	(8.932)	12.096	64.529
Élimination des charges et produits sans incidence sur la trésorerie ou non liés à l'activité			
Amortissements et provisions	256.592	258.954	273.024
Plus value / moins value de cession	289	749	342
Autres	(3.727)	(3.821)	(4.054)
Marge brute d'autofinancement	<u>244.222</u>	<u>267.978</u>	<u>333.841</u>
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité			
Créances	38	1.109	(18.108)
Charges constatées d'avance	(1.044)	(4)	(219)
Stock en cours	119	(2.084)	(636)
Dettes d'exploitation et diverses	6.994	28.992	82.095
Autres	(17.379)	(29.930)	34.945
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité	<u>(11.272)</u>	<u>(1.917)</u>	<u>98.077</u>
Flux net de trésorerie généré par l'activité	<u>232.950</u>	<u>266.061</u>	<u>431.918</u>
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(141.244)	(147.087)	(131.497)
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	562	579	700
Variation nette des autres immobilisations financières	(206.327)	(218)	155
Variation du besoin en fonds de roulement sur opérations d'investissements	<u>13.421</u>	<u>21.618</u>	<u>(2.036)</u>
Flux net de trésorerie liés aux opérations d'investissement	<u>(333.588)</u>	<u>(125.108)</u>	<u>(132.678)</u>
Dividendes versés aux actionnaires.....	(16.769)	(24.412)	(12.099)
Remboursement des avances de la Société par AREA	233.004		
Subventions d'investissement reçues	4.851	4.775	4.510
Émission d'emprunts	346.500	309.000	300.000
Remboursement d'emprunts	(407.777)	(398.423)	(432.804)
Autres variations		(2.537)	
Flux net de trésorerie liés aux opérations de financement	<u>159.809</u>	<u>(111.597)</u>	<u>(140.393)</u>
Incidence des variations de cours des devises			
Variation de trésorerie	<u>59.171</u>	<u>29.356</u>	<u>158.846</u>
Trésorerie d'ouverture	14.698	73.868	103.224
Trésorerie de clôture	<u>73.868</u>	<u>103.224</u>	<u>262.069</u>

5.6.11. Annexe aux comptes sociaux

Le texte qui suit résulte de la consolidation du contenu des annexes aux comptes sociaux 2002 et 2003. Les modifications apportées ont consisté en des compléments d'informations limités ainsi qu'en des reformulations permettant une meilleure compréhension.

5.6.11.1. Présentation de la Société et faits marquants

La Société est titulaire d'une convention avec l'État français lui octroyant la concession de 1.819 kilomètres d'autoroutes, dont 1.810 kilomètres en service. Elle achève actuellement la négociation d'un avenant destiné à construire l'équilibre à long terme de la concession suite à la réforme mise en œuvre par l'ordonnance du 28 mars 2001, qui s'est notamment traduite par l'abandon de la garantie de l'État et la prolongation à 2032 de l'échéance de la concession. La négociation concerne également le contrat d'entreprise 2004-2008 qui assurera à la Société les évolutions tarifaires lui permettant la mise en œuvre des opérations programmées.

Elle est aussi titulaire d'une convention de concession distincte à échéance 2022 portant sur le tunnel routier Maurice Lemaire.

5.6.11.2. Principes comptables

Les comptes annuels de la société sont établis conformément aux dispositions du plan comptable général (arrêté du 22 juin 1999).

Les comptes de l'exercice 2003 ont été établis selon les mêmes principes comptables et la même présentation que ceux des exercices 2002 et 2001.

Conformément aux dispositions du règlement n° 2003-07 du CRC du 12 décembre 2003 relatif à l'amortissement et la dépréciation des actifs, la Société :

- a décidé de différer à 2005 la mise en œuvre de la comptabilisation des actifs par composants pour les dépenses de grosses réparations dites de première catégorie (dépenses ayant pour objet de modifier des installations ou de remplacer tout ou partie des actifs) ;
- a considéré sur la base des analyses effectuées à ce jour que les autres dépenses d'entretien ne semblaient pas ressortir des dépenses de deuxième catégorie (dépenses ayant pour seul but de vérifier le bon fonctionnement des installations et de les entretenir sans prolonger leur durée de vie au-delà de celle prévue initialement) et ce compte tenu des caractéristiques de ces dépenses d'entretien.

Par conséquent, il a été décidé de maintenir leur comptabilisation en charges au fur et à mesure de leur engagement et de ne constituer aucune provision pour gros entretiens et grandes révisions.

5.6.11.2.1. Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles comprennent essentiellement des logiciels amortissables sur une durée de 3 à 5 ans.

5.6.11.2.2. Immobilisations corporelles

Les immobilisations du domaine concédé

La concession s'étend à tous les terrains, ouvrages et les installations nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de chaque autoroute et de ses installations accessoires, y compris les raccordements aux voiries existantes, les dépendances et installations annexes directement nécessaires au service des usagers ou réalisées en vue d'améliorer l'exploitation (il peut s'agir des immobilisations correspondant à la construction initiale, ou à des Immobilisations Complémentaires d'Autoroutes en Service (ICAS)).

Les immobilisations sont inscrites au bilan à leur coût de revient historique incluant les intérêts intercalaires et certaines charges directement affectées à la construction.

On distingue les immobilisations « non renouvelables » durant la durée de la concession (infrastructures, ouvrages d'art, etc.) et les immobilisations « renouvelables » qui ont une durée de vie inférieure à celle de la concession (matériels de péage, de signalisation, de télétransmission, de vidéo surveillance, etc., ainsi que les matériels informatiques, de transport et les matériels et outillages).

Certains apports en nature du concédant ont été inscrits à l'actif en « immobilisations corporelles » et au passif en « autres fonds propres » pour la valeur desdits apports au jour du transfert. Ces apports seront restitués au concédant à l'issue de la concession.

Les amortissements des immobilisations

Amortissements de caducité

Les amortissements de caducité ont pour objet de ramener la valeur nette comptable des biens de retour à une valeur nulle à l'expiration de la concession. Ils sont classés en charges d'exploitation. Par dérogation à l'avis du CNC relatif au plan comptable des sociétés d'autoroutes du 11 octobre 1988, et dans un souci de meilleure compréhension par la communauté financière, ces amortissements de caducité sont présentés avec les amortissements et provisions pour dépréciation, en déduction des actifs immobilisés, depuis l'exercice 2001.

La dotation aux amortissements de caducité est calculée selon le mode linéaire (depuis la date de mise en service jusqu'à la date de fin de concession) sur le coût des actifs immobilisés et déduction faite, le cas échéant, des subventions d'équipement reçues et hors apports gratuits du concédant.

Pour les immobilisations « d'exploitation renouvelables », la dotation aux amortissements de caducité est calculée sur la base nette comptable, soit le coût d'acquisition des biens déduction faite du cumul de l'amortissement de caducité et du cumul de l'amortissement pour dépréciation.

Changements de modalités de calcul en 2002

A partir de l'exercice 2002, la dotation aux amortissements de caducité est calculée *pro rata temporis* à partir du premier jour du mois de la mise en service, alors que jusqu'en 2001, le point de départ de l'amortissement de caducité était le 1er janvier de l'année de mise en service.

Par ailleurs, pour les immobilisations d'exploitation « renouvelables » (tels que matériels de péage, de signalisation, de transmission, de vidéo-surveillance ainsi que les matériels informatiques de transports et les outillages), la dotation aux amortissements de caducité est calculée à partir de 2002 sur la base nette comptable, soit le coût d'acquisition des biens, déduction faite du cumul de l'amortissement de caducité et du cumul de l'amortissement pour dépréciation. Jusqu'en 2001, la dotation aux amortissements de caducité était calculée sur le coût d'acquisition des biens, net du cumul du seul amortissement de caducité.

L'application à l'exercice 2001 des modalités de calcul de la dotation aux amortissements de caducité retenues en 2002 aurait eu pour effet de réduire la dotation enregistrée de 8,4 millions €.

Le changement dans les modalités de calcul de la dotation aux amortissements de caducité résulte de deux éléments : le maintien du mode de calcul antérieur aurait abouti à ce que, d'une part, le cumul des amortissements excède rapidement la valeur brute des immobilisations d'exploitation renouvelables et d'autre part, les modalités antérieures conduisaient à constater une chronique de charge totale d'amortissement (*i.e.*, dépréciation et caducité) particulièrement déséquilibrée sur la durée de la concession, la charge affectant le résultat étant mécaniquement moindre après le dernier renouvellement du bien.

Il a ainsi été considéré que le nouveau mode de calcul donne une meilleure vision de la réalité économique des immobilisations d'exploitation renouvelables : il évite la perspective de valeurs négatives à l'actif pour ces immobilisations, et assure la constitution d'une dotation de l'amortissement plus régulière sur toute la durée de la concession.

Amortissements de dépréciation

Les immobilisations d'exploitation « renouvelables » qui ont une durée de vie inférieure à celle de la concession (matériel de péage, de signalisation, de télétransmission, de vidéo surveillance, etc. ainsi que les matériels informatiques, de transport et les matériels et outillages) font l'objet d'un amortissement pour dépréciation calculé presque exclusivement selon le mode linéaire sur la durée économique estimée entre 3 et 10 ans.

5.6.11.2.3. Immobilisations financières

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

5.6.11.2.4. Stocks

Les stocks sont valorisés selon la méthode du coût moyen pondéré. Ils font l'objet d'une provision pour dépréciation lorsque leur valeur d'inventaire est inférieure au prix de revient.

5.6.11.2.5. Créances

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Celles qui présentent des incertitudes de recouvrement font l'objet d'une dépréciation par voie de provision.

5.6.11.2.6. Valeurs mobilières de placement

Les valeurs mobilières de placement figurent au bilan pour leur valeur d'acquisition ou leur valeur liquidative si cette dernière est inférieure. Les plus-values latentes ne sont pas comptabilisées.

5.6.11.2.7. Emprunts

Les primes d'émission ou de remboursement d'emprunts et les frais d'émission engagés depuis 1995 sont inscrits à l'actif en charges à répartir et sont amortis linéairement sur la durée des emprunts concernés.

En cas d'émission d'emprunt à un prix supérieur au prix de remboursement, l'écart est enregistré en « produit constaté d'avance » et étalé sur la durée de l'emprunt.

La méthode ainsi définie aboutit à un résultat proche de l'amortissement de primes en fonction des intérêts courus dans la mesure où les emprunts sont remboursés *in fine*.

5.6.11.2.8. Conversion des créances et dettes en monnaies étrangères

Les créances et dettes en monnaies étrangères sont converties sur la base des cours de change à la clôture. Les écarts de change résultant de cette réévaluation sont enregistrés au compte de résultat.

5.6.11.2.9. Subventions d'investissement

Les subventions d'investissement, reçues pour assurer le financement d'immobilisations de construction, sont inscrites en capitaux propres. Elles sont reprises en résultat sur la durée de la concession simultanément à la comptabilisation des dotations aux amortissements de caducité sur les immobilisations de construction auxquelles elles se rapportent.

5.6.11.2.10. Autres fonds propres

Certains apports en nature du concédant ont été inscrits à l'actif en « Immobilisations corporelles » et au passif en « Autres fonds propres » pour la valeur des dits apports au jour du transfert. Ces apports seront restitués au concédant avec les biens de retour à l'issue de la concession.

5.6.11.2.11. Engagements de retraite et autres avantages assimilés

Ces engagements comprennent les indemnités de fin de carrière (et de médailles du travail). La méthode actuarielle retenue pour l'évaluation est la méthode rétrospective des unités de crédit projetées avec salaires en fin de carrière. La totalité des engagements de la Société à l'égard du personnel est provisionnée au bilan.

5.6.11.2.12. Entretien des infrastructures (antérieurement « Grosses réparations »)

Les dépenses sur les immobilisations « non renouvelables » correspondent à des travaux nécessaires pour maintenir ces actifs en bon état de fonctionnement. Elles sont prises en charge dans le compte de résultat.

Voir en début du paragraphe 5.6.5.2 « Principes comptables » la remarque concernant le Règlement 2003-07 du 12 décembre 2003.

5.6.11.2.13. Avances indexées

Les avances indexées sont ajustées chaque année de l'incidence de l'indexation, la contrepartie étant inscrite dans la rubrique « Écart de conversion ». Le montant de l'indexation est enregistré en charges chaque année par la comptabilisation d'une provision pour risques et charges à hauteur de l'écart de conversion de l'actif.

5.6.11.2.14. Impôts différés

La Société ne comptabilise pas d'impôts différés dans ses comptes annuels.

5.6.11.2.15. Exposition au risque de change et couverture des risques

La Société opère exclusivement dans les pays de la zone euro et principalement en France. Elle ne supporte donc pas de risque de change sur les transactions qu'elle effectue.

Le financement externe de la Société est libellé exclusivement en euros. La Société ne supporte donc pas de risque de change significatif à l'égard de ses dettes.

5.6.11.2.16. Résultat courant

Le résultat courant prend en compte le résultat de l'activité (y compris les charges relatives à l'intéressement des salariés) ainsi que le coût de financement (charges et produits financiers).

Il ne prend pas en compte les éléments à caractère non récurrent ou ceux non directement rattachés à l'exploitation.

5.6.11.2.17. Unité de compte

Les tableaux ci-après sont présentés en milliers € sauf exceptions signalées.

5.6.11.3. Explication des postes du compte de résultat et du bilan et de leurs variations

5.6.11.3.1. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires se répartit de la manière suivante :

	2001	2002	2003
Péages	977.070	1.029.575	1.075.230
Redevances des installations commerciales	20.112	23.831	24.271
Autres produits	16.027	15.473	12.829
Chiffre d'affaires	1.013.209	1.068.879	1.112.329

Péages

Le tableau ci-dessous explique l'évolution du chiffre d'affaires « péage » entre 2003 et 2002.

Évolution du chiffre d'affaires 2003/2002	4,4 %
Croissance du trafic à réseau stable	1,3 %
Impact de l'évolution des tarifs ⁽¹⁾	2,5 %
Autres impacts	0,6 %

(1) Au 1^{er} février 2003 la hausse des tarifs a été de 2,05 % pour les véhicules légers et 3,1 % pour les poids lourds.

Le tableau ci-dessous explique l'évolution du chiffre d'affaires « péage » entre 2002 et 2001.

Évolution du chiffre d'affaires 2002/2001	5,4 %
Croissance du trafic à réseau stable	3,1 %
Impact de l'évolution des tarifs	1,6 %
Autres impacts	0,7 %

Les exercices 2001 et 2002 sont comparables ; c'est en effet le 1^{er} janvier 2001 qu'ont été mis en place le régime de TVA de droit commun ainsi que le changement de classification des véhicules intervenu à cette occasion.

Redevances des installations commerciales

Il s'agit des redevances reçues des tiers exploitant les installations commerciales situées sur les aires de service.

En 2002, les redevances augmentent en raison de l'agrandissement d'un certain nombre d'installations et de l'augmentation sensible de la quantité de carburant vendue, depuis l'ouverture du marché qui a fait suite au rapprochement entre les sociétés TOTAL et Elf Aquitaine. Ce poste inclut, depuis 2001, une quote-part de reprise des « participations des exploitations d'installations commerciales » aux infrastructures.

Autres produits

Ils correspondent essentiellement aux locations de fibres optiques ou de pylônes à des opérateurs de télécommunication.

En 2003, ils sont inférieurs à 2002 (– 2,6 millions €) principalement du fait de la résiliation en 2002 des contrats de deux opérateurs.

5.6.11.3.2. Achats et charges externes

	2001	2002	2003
Énergie, fournitures et pièces détachées ⁽¹⁾	(18.677)	(18.826)	(20.748)
Entretien des infrastructures	(50.059)	(51.150)	(52.475)
Entretien	(20.085)	(20.850)	(20.946)
Redevance domaniale	(31.560)	(32.028)	(32.355)
Autres charges externes ⁽²⁾	(40.058)	(42.133)	(46.764)
Achats et charges externes	(160.439)	(164.987)	(173.288)

(1) Dont en 2003 une augmentation d'environ 2 millions € de consommation de sel et fondants en raison d'un hiver plus rigoureux.

(2) Dont en 2003 une augmentation d'environ 2,2 millions € de prestations pour viabilité hivernale en raison d'un hiver plus rigoureux.

La redevance domaniale instituée par le décret n° 97-606 du 31 mai 1997 est due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes pour l'occupation du domaine public.

5.6.11.3.3. Charges de personnel

Analyse des charges

Les charges de personnel de la Société se ventilent comme suit :

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Salaires et traitements	(82.974)	(88.906)	(91.854)
Charges sociales et engagements sociaux différés	(33.714)	(38.171)	(40.377)
Intéressement et abondement plan d'épargne	(2.275)	(3.581)	(2.006)
Charges de personnel	<u>(118.964)</u>	<u>(130.659)</u>	<u>(134.237)</u>

Pour les exercices 2001-2002, l'accroissement des salaires et traitements provient de l'évolution des effectifs (+ 0,8 %), de la mise en œuvre de l'accord salarial du 29 octobre 2001 (+ 5,9 %) avec une incidence plus forte sur les bas salaires et des évolutions diverses (+ 0,4 %).

Pour les exercices 2002-2003, l'accroissement des salaires et traitements vient de l'augmentation de la valeur du point (1,5 %) et des avancements et glissements divers (1,8 %, dont 0,5 % liés au passage en heures de nuit des heures effectuées entre 5 et 6 heures du matin).

L'accroissement des charges sociales et engagements différés provient de la croissance des salaires, d'une augmentation des taux de certaines cotisations (MUTEX, ASSEDIC) et d'une diminution des allègements de charges liée au changement de la législation dans ce domaine.

Effectifs moyens pondérés

Les informations détaillées ci-dessous concernent les effectifs moyens pondérés de la société (indice bilan social : 114).

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Cadres	343	352	384
Agents de maîtrise	1.117	1.193	1.231
Employés	1.873	1.814	1.742
Total des effectifs	<u>3.333</u>	<u>3.359</u>	<u>3.356</u>

5.6.11.3.4. Autres produits et charges (nets) d'exploitation

Ce poste, présenté en déduction des charges d'exploitation, comprend principalement des transferts de charges et des remboursements reçus dans le cadre de sinistres.

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Transfert de charges immobilisées	6.284	6.170	6.465
Production immobilisée	3.663	3.568	3.704
Remboursement de sinistres	7.174	6.148	6.106
Frais d'émission sur emprunts	1.411	1.222	644
Autres	2.040	1.595	(21)
Autres produits et charges (nets) d'exploitation	<u>20.572</u>	<u>18.703</u>	<u>16.898</u>

5.6.11.3.5. Impôts et taxes

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Taxe d'aménagement du territoire	(97.260)	(100.609)	(101.705)
Taxe professionnelle	(28.662)	(29.592)	(31.519)
Impôts, taxes et versements assimilés sur rémunération	(3.311)	(3.692)	(3.359)
Autres impôts et taxes	(2.591)	(2.622)	(2.862)
Impôts et taxes	<u>(131.825)</u>	<u>(136.515)</u>	<u>(139.444)</u>

La taxe d'aménagement du territoire s'élève à 6,86 € par millier de kilomètres parcourus.

5.6.11.3.6. Dotations aux amortissements et aux provisions

	2001	2002	2003
Amortissement pour dépréciation des immobilisations	(45.178)	(47.519)	(47.877)
Amortissement de caducité des immobilisations	(204.913)	(196.776)	(200.873)
Autres dotations nettes aux provisions ⁽¹⁾	(673)	(1.705)	1.651
Dotations aux amortissements et provisions	(250.764)	(246.000)	(247.099)

(1) dont en 2003 un solde net de provisions sur créances douteuses de 2.118 milliers € contre (1.936) milliers € en 2002.

L'application à l'exercice 2001 des mêmes méthodes de calcul que celles retenues pour l'exercice 2002 (cf. 5.6.5.2.2.) aurait entraîné une diminution de la dotation globale des amortissements de caducité de 8,4 millions €.

5.6.11.3.7. Charges et produits financiers

	2001	2002	2003
Intérêts et indexation des emprunts	(405.888)	(385.540)	(389.155)
Indexation sur avance à AREA	31.019		
Intérêts intercalaires immobilisés	586	1.428	1.170
Amortissement des frais d'émission et des primes sur emprunts	(3.536)	(3.816)	(3.636)
Autres produits financiers	6.097	7.220	18.542
Charges financières nettes	(371.722)	(380.707)	(373.079)

En 2001, les produits financiers incluaient dans la ligne « indexation sur avance à AREA » un montant de 31.019 milliers € correspondant à l'effet de l'indexation de l'avance de la Société à sa filiale, depuis l'origine. Aucun produit n'avait été enregistré au cours des exercices antérieurs conformément aux méthodes comptables applicables. Le produit de 2001 n'avait donc pas un caractère récurrent.

La croissance des produits financiers (18,5 millions € en 2003 contre 7,2 millions € pour l'année 2002) est principalement due, à hauteur de 8,8 millions €, à l'amortissement d'une soulte de 55 millions € reçue à l'occasion du retournement en 2003 d'un swap de couverture de taux ; le solde de 46,2 millions € sera étalé sur la durée résiduelle des emprunts concernés).

5.6.11.3.8. Charges et produits exceptionnels

	2001	2002	2003
Plus-values et moins values de cession d'immobilisations	(289)	(749)	(342)
Engagements sociaux : médailles du travail	(1.172)		
Amortissement des subventions d'investissement	3.727	3.821	4.054
Dotations aux amortissements et provisions (nettes) ⁽¹⁾	(1.578)	(4.021)	(15.167)
Autres ⁽²⁾	720	(24)	5.629
Charges et produits exceptionnels	1.408	(973)	(5.826)

(1) — dont en 2002 dotation aux provisions concernant les dépenses de l'autoroute A 89 pour 2.964 milliers €, reprise en 2003 compte tenu de l'évolution récente favorable de ce dossier.

— dont en 2003 des amortissements dérogatoires (des dépenses antipollution et antibruit) pour un montant de 2.773 milliers €.

— dont en 2003 un amortissement exceptionnel pour 15.014 milliers € relatif à la mise à zéro de l'actif net immobilisé concernant le tunnel Maurice Lemaire.

(2) dont en 2003 l'enregistrement en produits exceptionnels de redevances de locations de fibres optiques payées d'avance par des opérateurs dont les contrats ont été résiliés pour 6.291 milliers €.

5.6.11.3.9. Participation des salariés

	2001	2002	2003
Participation des salariés	—	—	—

La Société est de plein droit assujettie à la législation relative à la participation des salariés depuis l'exercice 2001. Le résultat fiscal de la société ne satisfaisant pas aux conditions permettant le versement de la participation au titre de l'exercice 2003, aucune provision n'a été constituée à la clôture de l'exercice.

5.6.11.3.10. Impôt sur les sociétés

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Impôt sur les sociétés	<u>(10.407)</u>	<u>(15.646)</u>	<u>8.274</u>

Pour l'année 2003, il s'agit essentiellement d'économie d'IS dans le cadre de l'intégration fiscale. En 2002 et 2001 et afin d'éviter le paiement du précompte correspondant à la distribution de dividendes décidée lors des assemblées générales ordinaires des 25 juin 2002 et 21 juin 2001, la société avait payé un impôt à hauteur de 15.646 milliers € en 2002 et 10.407 millions € en 2001.

Fin 2003, les amortissements différés non encore imputés s'élèvent à 180.730 milliers €.

Bilan

5.6.11.3.11. Immobilisations incorporelles

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Immobilisations incorporelles	63.490	67.720	71.314
Amortissement immobilisations incorporelles	<u>(39.465)</u>	<u>(42.430)</u>	<u>(43.748)</u>
Immobilisations incorporelles	<u>24.025</u>	<u>25.290</u>	<u>27.566</u>

Les immobilisations incorporelles sont essentiellement constituées de logiciels amortis sur une période de 3 à 5 ans.

5.6.11.3.12. Immobilisations corporelles

Immobilisations du domaine concédé

La totalité du réseau concédé en service représente 1 821 kilomètres au 31 décembre 2003.

<u>Valeurs brutes</u>	<u>2002</u>	<u>Acquisitions</u>	<u>Cessions</u>	<u>Mises en service</u>	<u>2003</u>
Immobilisations de construction	8.300.174		(854)	140.583	8.439.903
Immobilisations d'exploitation	395.279	13.656	(12.803)	16.754	412.886
Immobilisations en cours	119.359	111.663		(157.337)	73.685
Immobilisation corporelles	<u>8.814.813</u>	<u>125.318</u>	<u>(13.657)</u>	<u>0</u>	<u>8.926.474</u>

L'accroissement des immobilisations de construction provient essentiellement des investissements de construction sur l'autoroute A 432 et des Immobilisations Complémentaires sur Autoroutes en Service (I.C.A.S.).

<u>Valeurs brutes</u>	<u>2001</u>	<u>Acquisitions</u>	<u>Cessions</u>	<u>Mises en service</u>	<u>2002</u>
Immobilisations de construction	8.223.889			76.286	8.300.174
Immobilisations d'exploitation	393.185	38.173	36.079		395.279
Immobilisations en cours	94.642	101.003		(76.286)	119.359
Immobilisation corporelles	<u>8.711.716</u>	<u>139.176</u>	<u>36.079</u>	<u>0</u>	<u>8.814.813</u>

Amortissement des immobilisations corporelles

<u>Amortissements</u>	<u>2002</u>	<u>Dotations</u>	<u>Reprises et cessions</u>	<u>2003</u>
Amortissements pour dépréciation	(271.741)	(41.012)	12.280	(300.473)
Amortissements de caducité sur immobilisation des biens renouvelables	(93.652)	0	1.251	(92.403)
Amortissements de caducité sur immobilisation des biens non renouvelables	(2.210.973)	(216.940)	322	(2.427.590)
Amortissements	(2.576.366)	(257.952)	13.853	(2.820.464)

<u>Amortissements</u>	<u>2001</u>	<u>Dotations</u>	<u>Reprises et cessions</u>	<u>2002</u>
Amortissements pour dépréciation	(265.829)	(41.108)	35.196	(271.741)
Amortissements de caducité sur biens renouvelables . .	(92.601)	(1.051)		(93.652)
Amortissements de caducité sur biens non renouvelables	(2.015.248)	(195.725)		(2.210.973)
Amortissements	(2.373.677)	(237.884)	35.196	(2.576.366)

5.6.11.3.13. Immobilisations financières

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Participations et créances rattachées ⁽¹⁾	216.796	217.074	216.350
Prêts	638	632	631
Autres immobilisations financières	141	139	709
Immobilisations financières	217.574	217.844	217.690

(1) en 2003 : participations dans le capital d'AREA pour 214.957 milliers €, de SIRA pour 11 milliers €, de CENTAURE BOURGOGNE pour 212 milliers €, de CENTAURE ÎLE de FRANCE pour 441 milliers €, d'Autoroutes Trafic pour 72 milliers €, d'ALTECH pour 13 milliers € et d'avances consolidables SC Autoroutes GIE pour 643 milliers €.

Le montant total des prêts est de 631 milliers € au titre d'une avance à la CNA qui porte intérêt au taux mensuel moyen du marché monétaire — 1/8.

Les autres immobilisations financières correspondent à des dépôts et cautionnements.

5.6.11.3.14. Stocks

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Stocks et en-cours	6.393	7.508	8.793
Dépréciation des stocks	(1.567)	(598)	(1.246)
Stocks et en-cours nets	4.826	6.910	7.546

Les stocks sont principalement constitués des fournitures nécessaires à l'entretien et à la viabilité des autoroutes, des pièces détachées pour les différents matériels (péage, électrique, transport, engins), des fournitures informatiques et de bureau.

Les badges Liber-t ont été classés à ce niveau, 3.380 milliers € fin 2003 et 2.393 milliers € fin 2002.

5.6.11.3.15. Clients et comptes rattachés

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Clients — Péages (abonnés) ⁽¹⁾	35.460	40.834	45.619
Clients — Activités annexes	22.667	25.242	26.013
Dépréciation créances douteuses	(1.886)	(3.929)	(1.883)
Créances clients et comptes rattachés	56.241	62.147	69.749

(1) dont clients douteux : 2.997 milliers € en 2003, 5.205 milliers € en 2002, 2.918 milliers € en 2001.

5.6.11.3.16. Autres créances et comptes de régularisation

	2001	2002	2003
État et autres organismes publics	7.544	11.467	9.040
Autres créances et produits à recevoir ⁽¹⁾	17.013	8.688	18.432
Charges constatées d'avance (autres)	19.441	19.445	19.665
Charges à répartir	20.109	25.331	24.081
Écart de conversion actif	4.770	9.274	13.696
Autres créances et comptes de régularisation	68.877	74.205	84.912

(1) dont en 2003, un montant de 8,2 millions € correspondant à l'économie d'impôt dans le cadre de l'intégration fiscale.

Suite à l'abandon de la section Quincieux-l'Arbresle de l'autoroute A 89, la Société a demandé à l'État les dispositions prévues pour le remboursement des sommes engagées concernant cette section. Les coûts cumulés fin 2002 apparaissent au bilan en « créance sur l'État » (2.964 milliers €, y compris les intérêts). Les coûts de ces travaux ont été reclassés en 2003 en Immobilisations en cours suite à l'évolution positive de ce dossier.

Les autres créances comprenaient au 31 décembre 2001 un montant de 7.500 milliers € d'avances de trésorerie consenties à une autre société concessionnaire d'autoroutes.

Les « charges constatées d'avance » correspondent pour l'essentiel à la quote-part de redevance domaniale relative à l'exercice suivant.

Les « charges à répartir » sont principalement constituées du montant non amorti des primes d'émission d'emprunts et de remboursement d'obligations.

L'augmentation des écarts de conversion actif en 2003 correspond pour 4.234 milliers € à l'indexation de l'emprunt CNA indexé et pour 188 milliers € à l'indexation des avances de l'État pour le financement du tunnel Maurice Lemaire.

5.6.11.3.17. Valeurs mobilières de placement et disponibilités

	2001	2002	2003
Valeurs mobilières de placement	58.275	81.630	243.343
Disponibilités	15.593	21.594	18.726
Valeurs mobilières de placement et disponibilités	73.868	103.224	262.069

Les « valeurs mobilières de placement » comprennent principalement au 31 décembre 2003 des SICAV de trésorerie des bons de caisse et des certificats de dépôt négociables dont 50 millions à échéance 2005 et 80 millions à échéance 2006. Il n'y a pas de produits latents à la clôture.

Les « disponibilités » comprennent les chèques, les cartes à encaisser et les soldes bancaires.

5.6.11.3.18. Capitaux propres

Le capital social de la Société s'élève à 24.462.823 € divisé en 1.604.656 actions de même montant.

En milliers €	2002	Affectation selon AG du 24/06/2003	Dividendes AG du 02/09/2003	Sub.reçues moins reprise 2003	Amortis. dérogatoires dépenses fav. environ	Résultat 2003	2003
Capital	24.463						24.463
Réserve légale	2.446						2.446
Autres réserves ⁽¹⁾	1.433	25.042	(12.099)				14.376
Report à nouveau	123.653	(12.947)					110.706
Résultat 2002	12.095	(12.095)					0
Résultat 2003	0					64.529	64.529
Subventions d'investissements ⁽²⁾	114.645			456			115.101
Provisions réglementées	0				2.773		2.773
	<u>278.735</u>	<u>0</u>	<u>(12.099)</u>	<u>456</u>	<u>2.773</u>	<u>64.529</u>	<u>334.395</u>

(1) Réserve de plus value à long terme et réserve facultative.

(2) Sur l'exercice 2003, les subventions d'investissement augmentent de 4.510 milliers € et font l'objet d'une reprise de 4.054 milliers €.

Au 31 décembre 2003, il n'existe aucun instrument de dilution.

	2001	Affectat. des résultats	Dividende	Sub.reçues moins reprise 2002	Résult. 2002	2002
Capital	24.463					24.463
Réserve légale	2.446					2.446
Autres réserves	1.341	92				1.433
Report à nouveau	157.089	(9.024)	(24.412)			123.653
Résultat exercice 2001	(8.932)	8.932				—
Résultat exercice 2002	0				12.096	12.096
Subventions d'investissements ⁽¹⁾	113.691			954		114.645
	<u>290.098</u>		<u>(24.412)</u>	<u>954</u>	<u>12.096</u>	<u>278.735</u>

(1) Sur l'année 2002, les subventions d'investissement augmentent de 4.775 milliers € et font l'objet d'une reprise de 3.821 milliers €.

Au 31 décembre 2002, il n'existe aucun instrument de dilution.

5.6.11.3.19. Autres fonds propres

Les autres fonds propres correspondent à des apports gratuits effectués par le concédant et valorisés à leur valeur au jour du transfert.

5.6.11.3.20. Provisions pour risques et charges

	2002	Dotation de l'exercice	Reprise de l'exercice (provisions utilisées)	Reprise de l'exercice (provisions non utilisées)	Autres	2003
Provisions pour engagements sociaux ⁽¹⁾	13.075	1.791	(9)			14.858
Provisions pour litiges	1859	363	(612)			1.610
Provisions pour risques et charges ⁽²⁾ ..	5.896	1.125		(4.052)		2.969
Provisions pour indexation emprunt CNA indexé	4.787	4.234				9.022
Provisions pour indexation des avances	<u>4.487</u>	<u>188</u>				<u>4.674</u>
Provisions pour risques et charges ..	<u>30.105</u>	<u>7.700</u>	<u>(622)</u>	<u>(4.052)</u>	<u>0</u>	<u>33.132</u>

(1) (y compris les engagements divers vis-à-vis du personnel : 718 milliers € fin 2003 et 148 milliers € fin 2002).

(2) dont reprise de la provision pour créance concernant l'autoroute A 89 pour 2.964 milliers € compte tenu de l'évolution favorable du dossier.

	2001	Dotation 2002	Reprises (provisions utilisées)	Reprises (provisions non utilisées)	Autres	2002
Provisions pour engagements sociaux	11.442	1.643	10			13.075
Provisions pour litiges	802	1.691	633			1.859
Provisions pour autres risques et charges ^(*)	2.762	8.483	562			10.683
Provisions pour indexation des avances	<u>4.203</u>	<u>284</u>	<u>—</u>			<u>4.487</u>
Provisions pour risques et charges	<u>19.208</u>	<u>12.101</u>	<u>1.205</u>			<u>30.105</u>

(*) dont provision pour indexation emprunt CNA indexé (4.787 milliers € contre 567 milliers € en 2001) et une provision pour créance sur l'État concernant l'autoroute A 89 pour 2.964 milliers €.

Provisions pour retraites et engagements assimilés :

	<u>Engagements de retraite</u>	<u>Autres engagements (Médailles)</u>	<u>Total</u>
Provisions au 31 décembre 2001	10.115	1.202	11.317
Variation de l'exercice 2002	1.600	10	1.610
Provisions au 31 décembre 2002	11.715	1.212	12.927
Variation de l'exercice 2003	1.052	161	1.213
Provisions au 31 décembre 2003	12.767	1.373	14.140

Le taux d'actualisation retenu pour le calcul des indemnités de départ en retraite est de 5,5 % au 31 décembre 2003.

5.6.11.3.21. Emprunts et dettes financières

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Emprunts CNA à taux fixe	5.163.685	5.114.483	5.365.381
Emprunts CNA à taux variable ou révisable	758.103	722.102	342.634
Avances de l'État à TML	18.339	16.086	16.274
Autres	4.602	4.620	6.205
Sous-total	5.944.729	5.857.291	5.730.493
Intérêts courus sur emprunts	193.172	184.889	190.315
Total Emprunts et dettes financières	<u>6.137.901</u>	<u>6.042.180</u>	<u>5.920.809</u>

Les emprunts souscrits en 2003 représentent 300.000 milliers €.

Les emprunts remboursés en 2003 représentent 432.804 milliers €.

Les emprunts souscrits en 2002 représentent 309.000 milliers €.

Les emprunts remboursés en 2002 représentent 398.423 milliers €.

Emprunts CNA

Ces emprunts ont été souscrits par la Société auprès de la Caisse Nationale des Autoroutes (CNA), établissement public à caractère administratif, dans le cadre d'une convention conclue entre la CNA et les sociétés concessionnaires d'autoroutes concernées. Cette convention prévoit la mise à la disposition des sociétés de fonds levés par la CNA, soit dans le cadre de son programme d'émission obligataire, soit auprès de la BEI.

Les prêts consentis par la CNA aux sociétés concessionnaires d'autoroutes sont assortis des mêmes conditions et des mêmes échéances que les emprunts souscrits par la CNA pour les financer.

Les emprunts CNA portent pour leur majeure partie des intérêts à des taux fixes. Le taux nominal moyen pondéré sur les emprunts CNA est de 6,26 % pour l'exercice 2003 contre 6,34 % pour l'exercice 2002.

Sur l'année 2003, la Société a réalisé des retournements de swaps de taux variables en taux fixes sur trois emprunts contractés en 1999 et 2000 pour un nominal global de 388,5 millions €. La soulte reçue est de 55 millions € (3,9 millions € correspondant aux intérêts 2002, et le solde de 51,1 millions € a été étalé sur la durée des emprunts).

Autres

Ce poste correspond essentiellement à des dépôts et cautionnements reçus.

Au 31 décembre 2003, l'échéancier de remboursement du principal des dettes financières de la société était le suivant :

<u>Années</u>	<u>Capital à moins d'un an</u>	<u>Capital entre 1 et 5 ans</u>	<u>Capital à plus de 5 ans</u>	<u>Total restant à rembourser</u>
2004	351.853			351.853
2005		376.550		376.550
2006		540.101		540.101
2007		375.942		375.942
2008		442.256		442.256
2009			407.345	407.345
2010			268.464	268.464
2011			425.952	425.952
2012			417.176	417.176
2013			336.303	336.303
2014			288.000	288.000
2015			410.184	410.184
2016			391.705	391.705
2017			376.184	376.184
2018			300.000	300.000
Totaux⁽¹⁾	<u>351.853</u>	<u>1.734.849</u>	<u>3.621.313</u>	<u>5.708.015</u>

(1) Dont 340.741 milliers € à taux variables ou révisables.

5.6.11.3.22. Fournisseurs et comptes rattachés

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	<u>20.912</u>	<u>33.411</u>	<u>37.497</u>

Le poste « Dettes fournisseurs et comptes rattachés » n'inclut pas les fournisseurs d'immobilisation qui sont classés en « Autres dettes ».

5.6.11.3.23. Autres dettes et comptes de régularisation

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Dettes sur immobilisations ⁽¹⁾	16.674	40.905	38.511
Dettes fiscales et sociales ⁽²⁾	46.554	54.711	131.278
Produits constatés d'avance ⁽³⁾	86.436	74.002	104.461
Autres	959	9.294	10.737
Autres dettes et comptes de régularisation	<u>150.623</u>	<u>178.912</u>	<u>284.987</u>

(1) Les dettes sur immobilisations correspondent aux comptes fournisseurs et aux factures à recevoir relatives aux immobilisations.

(2) Les dettes sociales et fiscales intègrent les crédits de TVA récupérés par la Société en 2003 (77.824 milliers €) susceptibles d'être reversés en fonction de l'aboutissement des négociations en cours.

(3) Les produits constatés d'avance sont constitués des « participations des organismes privés au titre des installations commerciales » 16.942 milliers € en 2003 contre 17.709 milliers € au 31 décembre 2002, des produits de l'activité fibres optiques 22.170 milliers € en 2003 contre 35.125 milliers € au 31 décembre 2002, des primes d'émission négatives pour 19.117 milliers € en 2003 contre 21.167 milliers € au 31 décembre 2002 et des retournements de swap pour 46.232 milliers € en 2003 (voir la note 3.21). La part à — 1 an s'élève à 13 891 milliers €, celle entre 1 à 5 ans à 52.661 milliers € et celle à plus de 5 ans s'élève à 37.909 milliers €.

5.6.11.3.24. Engagements hors bilan

Engagements donnés

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
1 % paysage ⁽¹⁾	0	7.620	5.371
Cautions diverses	<u>80</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
Total	<u>80</u>	<u>7.620</u>	<u>5.371</u>

- (1) Dans le cadre de la politique gouvernementale du 1 % Paysage et Développement, pour les sections à construire ou en cours de construction, la société contribue, sous réserve d'une participation des collectivités locales concernées à hauteur du même montant, aux dépenses nécessaires à la bonne insertion de l'autoroute dans le paysage environnant. Les opérations concernées sont : l'autoroute A 39 Dole/Bourg en Bresse et l'autoroute A 77 Dordive/Cosne sur Loire. Les montants des engagements en 2003 sont de 2,7 millions € (A 39) et 2,6 millions € (A 77).

Engagement reçus

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Cautions	31.185	32.858	33.841
Autres engagements reçus	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
Total	<u>31.185</u>	<u>32.858</u>	<u>33.841</u>

Engagements réciproques

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Marchés travaux (signés et non payés)	<u>60.777</u>	<u>70.484</u>	<u>59.670</u>
Total	<u>60.777</u>	<u>70.484</u>	<u>59.670</u>

Informations sur les instruments financiers utilisés par la Société

La Société a effectué une opération de retournement de swaps en mars 2003 (voir la note 5.6.5.3.21) ci-avant). Fin 2003, la Société a initié une nouvelle opération de swap sur deux autres emprunts, soit 525 millions €, qui s'est concrétisée début 2004.

5.6.11.4. Explications de certains éléments des tableaux du flux de trésorerie

Le tableau des flux de trésorerie présente l'évolution de la trésorerie. La trésorerie inclut les disponibilités, les découverts bancaires ainsi que les placements à court terme, très liquides qui sont facilement convertibles en un montant connu de trésorerie et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur.

Les acquisitions d'immobilisations comprennent les intérêts capitalisés durant la période de construction. Les intérêts capitalisés s'élèvent à 1.170 milliers € pour l'exercice 2003 et à 1.428 milliers € pour l'exercice 2002.

Les éléments de la marge brute d'autofinancement repris sur la ligne « autres » comprennent notamment, les reprises de subventions d'investissements sur la durée de la concession.

5.6.11.5. Informations complémentaires

5.6.11.5.1. Intégration fiscale et consolidation comptable

La Société est la société mère du groupe d'intégration fiscale comprenant les sociétés AREA et SIRA.

La convention signée entre les sociétés intégrées a été établie selon la méthode de la neutralité fiscale pour les différentes sociétés du groupe. Au 31 décembre 2003, la société n'a pas d'engagement à ce titre vis-à-vis de ses filiales.

La Société établit des comptes consolidés comprenant la Société, sa filiale AREA et depuis l'année 2003 sa filiale SIRA (ces deux filiales sont prises en intégration globale).

Dans le cadre de la convention d'intégration fiscale du Groupe, AREA et SIRA versent à la Société 8,3 millions € d'impôt sur les sociétés au titre de 2003.

5.6.11.5.2. Rémunérations des organes de direction

Les rémunérations du président du conseil d'administration et du directeur général, au cours de l'exercice 2003, se sont élevées à 212.979 €, avantages en nature inclus et pour l'exercice 2002 à 245.082 €.

5.6.11.5.3. Litiges

La Société est partie à un certain nombre de litiges dans le cours normal de ses activités. La Société considère qu'au 31 décembre 2003, aucun des litiges en cours liés à la conduite de ses activités, n'est susceptible d'avoir un effet défavorable significatif sur son résultat d'exploitation, son activité ou sa situation financière (en dehors des risques effectivement provisionnés dans les comptes).

Concernant le différend relatif au crédit de TVA, d'un montant de 335.764 milliers €, dont 77.824 milliers € ont été remboursés à la Société par imputation sur de la TVA due au 31 décembre 2003 et sont inscrits au passif du bilan (voir la note 5.6.11.3.23 ci-avant), les négociations se poursuivent pour trouver une solution satisfaisante.

5.6.11.5.4. Information concernant la concession « tunnel Maurice Lemaire »

La Société exploite, dans le cadre d'une concession distincte de la concession autoroutière du 4 juin 1986, le « tunnel Maurice Lemaire ». La décision de mise aux normes de ce tunnel aura pour conséquence la réalisation de travaux de rénovation complète pour un montant important de l'ordre de 180 millions €. Des discussions sont en cours avec les autorités de tutelle afin de mettre au point le montage juridique et financier correspondant. Un amortissement exceptionnel pour 15.014 milliers € a ramené l'actif net immobilisé à une valeur de zéro.

5.6.11.6. Liste des filiales et des participations

Liste des filiales et participations (montant en milliers €)	Capital	Autres capitaux propres	Quote-part capital	Valeur brute	Valeur nette	Chiffre d'affaires hors taxes	Résultat
Filiale (plus de 50 % des titres)							
AREA.....	82.900		99,82 %	214.957	214.957	360.975	99.592
SIRA	10		100 %	11	11	2.568	204
Participations							
AUTOROUTES TRAFIC GIE	300		24 %	72	72	NC	44
CENTAURE BOURGOGNE	450		35,55 %	212	212	NC	NC
CENTAURE ÎLE DE FRANCE	900		49 %	441	441	NC	NC
ALTECH	40		33,5 %	13	13	NC	NC
SC AUTOROUTES GIE	0		— ⁽¹⁾	0	0	11.684	56

(1) S'agissant d'un groupement d'intérêt économique constitué sans capital, la participation de la Société dans le financement de ce groupement est égale à 14,28 %.

5.6.12. Rapport général des commissaires aux comptes sur les comptes sociaux (exercice clos le 31 décembre 2003)

« Mesdames, Messieurs,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée Générale, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2003, sur :

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

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

1. Opinion sur les comptes annuels

Nous avons effectué notre audit selon les normes de la profession applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments probants

justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

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

2. Justification de nos appréciations

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

La note 2 (5.6.5.2) de l'annexe expose les règles et méthodes comptables relatives aux dépenses d'entretien des infrastructures, dans le cadre des dispositions prévues par les règlements n° 2002-10 et 2003-07 du CRC.

La note 2.2 (5.6.5.2.2) de l'annexe expose les règles et méthodes comptables relatives aux immobilisations du domaine concédé et à leur amortissement.

Dans le cadre de notre appréciation des règles et principes comptables suivis par votre société, nous avons vérifié le caractère approprié des méthodes comptables précisées ci-dessus et des informations fournies dans les notes annexes et nous nous sommes assurés de leur correcte application.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes annuels, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion sans réserve, exprimée dans la première partie de ce rapport.

3. Vérifications et informations spécifiques

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

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

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

Paris et Dijon, le 19 mai 2004

Les Commissaires aux Comptes

PricewaterhouseCoopers Audit
Paul Onillon

Socotec Exco
Jean-Noël Parot

5.7. HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES ET MEMBRES DE LEUR RESEAU PRIS EN CHARGE PAR LE GROUPE

	PricewaterhouseCoopers Audit				Socodex Exco			
	Montant		%		Montant		%	
	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002
Audit								
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	122.636	67.430	100	100	64.733	44.039	84	66
Missions accessoires	—	—	—	—	12.446	22.218	16	34
Sous-total	122.636	67.430	100	100	77.179	66.257	100	100
Autres prestations	—	—	—	—	—	—	—	—
Juridique, fiscal, social	—	—	—	—	—	—	—	—
Technologie de l'information	—	—	—	—	—	—	—	—
Audit interne	—	—	—	—	—	—	—	—
Autres	—	—	—	—	—	—	—	—
Sous-total	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	122.636	67.430	100	100	77.179	66.257	100	100

5.8. PASSAGE AUX NORMES IAS/IFRS

Le Conseil des Ministres de l'Union européenne a adopté une nouvelle réglementation proposée par la Commission européenne imposant à toutes les sociétés cotées en Europe d'appliquer les normes IFRS pour les exercices commençant à compter du 1^{er} janvier 2005.

Il est d'abord rappelé que le secteur autoroutier public français dans son ensemble a fait l'objet d'une importante réforme par voie de l'ordonnance du 28 mars 2001, ayant notamment entraîné une modification des méthodes comptables, dont l'application rétrospective a permis d'aboutir à une meilleure information financière. Le Groupe estime, en l'état actuel des normes, que le passage aux normes IFRS ne devrait pas entraîner de remise en cause des traitements retenus en normes françaises. (voir « Risques liés à l'application des normes comptables International Financial Reporting Standards (« IFRS ») », section 4.15 ci-avant)

En outre, il convient également de préciser que les travaux de l'IFRIC (*International Financial Reporting Interpretation Committee*) relatifs à l'application des normes IFRS aux entreprises concessionnaires ne sont pas encore achevés et qu'il n'est donc pas possible en conséquence de déterminer leur impact, notamment dans la comptabilisation des actifs. L'application des normes IFRS pourrait éventuellement générer des différences que le Groupe n'est pas en mesure d'apprécier par rapport aux comptes établis conformément aux normes comptables françaises, étant précisé que les dispositions résultant des travaux de l'IFRIC ne seront pas d'application obligatoire avant l'exercice 2006.

Le Groupe a fait procéder à une étude des incidences de ces nouvelles normes d'une part sur les référentiels comptables et les *process* et d'autre part sur la présentation des comptes et de leurs annexes.

De cette étude il résulte que, sur l'ensemble des normes analysées, la grande majorité est, soit non applicable au Groupe, soit d'effets limités ou non significatifs.

Les normes impactant la comptabilité du Groupe et dont l'effet a été étudié concernent principalement :

- le traitement des immobilisations et leur amortissement,
- la dépréciation des actifs,
- les instruments financiers,
- la présentation des comptes.

5.8.1. Traitement des immobilisations

Une incertitude subsiste au sujet du traitement des immobilisations et plus particulièrement sur la qualification des biens objets de la concession, actuellement traités en immobilisations corporelles. Dans cette attente, le Groupe a opté pour la mise en œuvre de la norme relative aux biens corporels, qui se traduira par une décomposition des infrastructures selon la durée d'utilité de leurs différents composants : seuls les composants dont la durée de vie excède la durée de concession resteront amorties sur celles-ci. Les principaux composants renouvelables sont les couches de roulement des chaussées. Elles seront distinguées et amorties sur leur durée d'utilité propre, le coût de leur remplacement cessant d'être imputé en charges au titre de « grosses réparations ».

L'étude précise menée aux niveaux technique et comptable a montré que les effets contradictoires de la reprise des dépenses encourues pendant la durée de vie d'une part et le provisionnement de l'amortissement correspondant d'autre part se compensent, de sorte que l'incidence sur la situation nette du Groupe est négligeable.

Les équipements d'exploitation, qui sont aujourd'hui traités en immobilisations renouvelables et amortis sur des durées plus courtes, représentent des montants relativement modestes (de l'ordre de 5 % des actifs). La nouvelle norme impose de les amortir non plus sur une durée conventionnelle liée au régime fiscal mais sur la durée d'utilité. Elle sera mise en œuvre de façon prospective.

5.8.2. Dépréciation des actifs

La norme relative à la dépréciation des actifs conduit à tester la valeur comptable de chaque « unité génératrice de trésorerie » (UGT). Les conditions juridiques des contrats de concession existants et les dispositions financières qui les régissent conduisent à distinguer deux UGT, l'une relative aux deux concessions de la Société octroyées avant la réforme du secteur autoroutier et l'autre à la concession d'AREA. Les tests réalisés sur cette base n'impliquent aucune dépréciation d'actif.

5.8.3. Instruments financiers

Compte tenu du faible appel fait par le Groupe aux instruments financiers complexes, l'analyse des normes relatives aux instruments financiers ne devrait pas conduire à des modifications significatives des résultats, mais pourrait se traduire par des changements de présentation dans les comptes.

5.8.4. Présentation des comptes

D'autres changements de présentation des états financiers, non liés à des modifications dans les résultats, seront mis en œuvre dans le cadre des nouvelles normes.

6. GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

La Société est une société anonyme à conseil d'administration. La direction générale est assurée par le président du conseil d'administration.

6.1. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

À la date d'enregistrement du présent document de base, le conseil d'administration de la Société est composé de quatorze membres, dont six administrateurs représentant l'État.

Les statuts de la Société prévoient que le conseil d'administration sera composé de quatorze membres au plus et que ce nombre maximal sera porté à seize en cas de nomination d'administrateurs représentant les salariés actionnaires.

Parmi les quatorze membres actuels du conseil d'administration, trois sont des administrateurs indépendants au sens où ils n'entretiennent aucune relation directe ou indirecte avec le Groupe, ses actionnaires ou ses dirigeants, qui puisse influencer sur l'exercice de leur liberté de jugement. Ces trois administrateurs sont Monsieur Stéphane Richard, Monsieur Bernard Yoncourt et Monsieur Robert Galley.

Par ailleurs, un commissaire du gouvernement ou un commissaire du gouvernement adjoint, nommés par arrêté du ministre chargé de la voirie nationale, assiste, avec voix consultative, aux séances du conseil d'administration. En outre, un contrôleur d'État assiste à ces séances avec voix consultative également. A la date d'enregistrement du présent document de base, le commissaire du gouvernement est Monsieur Patrice Parisé et le contrôleur d'État, Monsieur Marcel Lecaudey.

6.1.1. Fonctionnement

6.1.1.1. Nomination des administrateurs

Les statuts de la Société prévoient que la Société est administrée par un conseil d'administration collégial composé de quatorze membres au plus, dont les administrateurs représentant l'État désignés en application des textes en vigueur. Les administrateurs de la Société sont nommés par décision de l'assemblée générale des actionnaires, à l'exception des administrateurs représentant l'État qui sont désignés par arrêté ministériel conformément à la réglementation applicable.

Si le rapport présenté par le conseil d'administration lors de l'assemblée générale ordinaire annuelle en application de l'article L. 225-102 du Code de commerce établissait que les actions détenues par le personnel de la Société ainsi que par le personnel des sociétés qui lui sont liées au sens de l'article L. 225-180 du Code de commerce représentent plus de 0,2 % du capital social de la Société, deux administrateurs seraient nommés par l'assemblée générale parmi les salariés actionnaires ou, s'il en existe un, parmi les salariés membres du conseil de surveillance d'un fonds commun de placement d'entreprise détenant des actions de la Société.

Dès l'instant où des administrateurs représentant les salariés actionnaires seront désignés, le conseil d'administration sera composé de seize membres au plus, en ce compris les administrateurs représentant l'État et les administrateurs représentant les salariés actionnaires.

Le nombre des administrateurs et des représentants permanents des personnes morales ayant atteint l'âge de soixante-dix ans ne peut dépasser le tiers en nombre des administrateurs. Lorsque cette limite est dépassée, le membre le plus âgé est réputé démissionnaire à l'issue de l'assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice au cours duquel le dépassement s'est produit.

A l'exception des administrateurs représentant l'État et des administrateurs représentant les salariés actionnaires, chacun des administrateurs doit être propriétaire pendant toute la durée de son mandat d'au moins une action. Si au jour de sa nomination, un administrateur n'est pas propriétaire du nombre d'actions requis, ou si, au cours de son mandat, il cesse d'en être propriétaire, il est réputé démissionnaire d'office, s'il n'a pas régularisé sa situation dans le délai de trois mois.

A la date d'enregistrement du présent document de base, le conseil d'administration compte quatorze membres, dont six administrateurs représentant l'État nommés par arrêté ministériel. A cette date, le conseil d'administration de la Société ne comprend pas de membres élus par les salariés.

6.1.1.2. Durée du mandat des administrateurs

La durée du mandat des administrateurs ne peut excéder quatre ans. Leur mandat se proroge toujours de plein droit jusqu'à l'assemblée générale qui suit l'expiration normale de leurs fonctions. Les membres sortants sont

toujours rééligibles. L'administrateur nommé en remplacement d'un autre administrateur ne demeure en fonctions que jusqu'à la fin du mandat de son prédécesseur.

6.1.1.3. Président du conseil d'administration

Le conseil d'administration nomme parmi ses membres personnes physiques un président élu pour une durée qui ne peut excéder celle de son mandat d'administrateur. Il est rééligible. Le conseil d'administration peut révoquer le président à tout moment.

Le président du conseil d'administration organise et dirige les travaux de celui-ci, dont il rend compte à l'assemblée générale dans un rapport. Ce rapport présente les conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil ainsi que les procédures de contrôle interne mises en place par la Société. Sans préjudice des dispositions de l'article L. 225-56 du Code de commerce, le rapport indique en outre les éventuelles limitations que le conseil d'administration apporte aux pouvoirs du directeur général.

Le président veille au bon fonctionnement des organes de la Société et s'assure en particulier que les administrateurs sont en mesure de remplir leur mission.

6.1.1.4. Attributions du conseil d'administration

Le conseil d'administration détermine les orientations de l'activité de la Société et veille à leur mise en œuvre. Sous réserve des pouvoirs expressément attribués aux assemblées d'actionnaires et, dans la limite de l'objet social, il se saisit de toute question intéressant la bonne marche de la Société et règle par ses délibérations les affaires qui la concernent.

Il est compétent pour décider ou autoriser l'émission d'obligations, et peut déléguer à l'un ou plusieurs de ses membres, au directeur général ou, en accord avec ce dernier, à un ou plusieurs directeurs généraux délégués les pouvoirs nécessaires pour réaliser l'émission d'obligations et en arrêter les modalités dans les conditions prévues à l'article L. 228-40 du Code de commerce.

Dans les rapports avec les tiers, la Société est engagée même par les actes du conseil d'administration qui ne relèvent pas de l'objet social, à moins qu'elle ne prouve que le tiers savait que l'acte dépassait cet objet ou qu'il ne pouvait l'ignorer compte tenu des circonstances, étant exclu que la seule publication des statuts suffise à constituer cette preuve.

Le conseil d'administration procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns.

Le règlement intérieur du conseil d'administration précise que celui-ci doit débattre des grandes orientations stratégiques, économiques et financières de la Société et de ses filiales.

Au moins une fois par an, le conseil d'administration doit examiner :

- les comptes annuels de la Société et du Groupe pour l'exercice passé et à venir ;
- la mise en œuvre des orientations stratégiques et du plan d'affaires ;
- la mise en œuvre de la politique financière et les risques encourus par la Société et le Groupe.

Le conseil d'administration est saisi en outre de toute opération significative réalisée en dehors des orientations stratégiques qu'il a approuvées.

Aux termes du règlement intérieur de la Société, le conseil d'administration est saisi également de l'engagement par la Société d'opérations nouvelles importantes. Ces opérations sont définies comme tout projet de développement, réalisé par investissement industriel, prise, extension ou cession de participation financière, en France et à l'étranger, hors obligations résultant des contrats de concession en vigueur, qui engage le Groupe au-delà d'un seuil de 30.000.000 € dans le cœur de métier (entendu comme la concession et l'exploitation d'infrastructures de transport en France et dans l'Union Européenne) et 15.000.000 € en dehors. Ce montant comprend les engagements en fonds propres, en quasi-fonds propres et emprunts apportés ou cautionnés par le Groupe sur le projet. Il s'applique également pour les risques encourus dans tout engagement contractuel pris sous une autre forme.

Pour ces opérations :

- les décisions de se porter candidat seul ou en groupement, de former un consortium d'entreprises en vue d'un projet ou de lancer des négociations en vue d'un investissement ou d'une prise de participation et plus généralement toute expression d'intérêt pour un projet, sont, sauf décision contraire expresse du conseil d'administration, du ressort du directeur général qui en rend compte au conseil d'administration ;

- lorsque le déroulement de l'opération suppose la remise d'une offre qui doit être suivie d'une négociation pour la mise au point d'un projet de contrat, le directeur général saisit le comité de la stratégie et des engagements pour avis avant la remise de l'offre et en rend compte au conseil d'administration ;
- le conseil d'administration délibère du dossier avant la signature du contrat, sur avis du comité de la stratégie et des engagements.

Les dossiers correspondants présentés au conseil d'administration ou au comité de la stratégie et des engagements doivent être suffisamment explicites et détaillés et adressés suffisamment à l'avance pour permettre aux administrateurs de se prononcer. Les affaires concernées font l'objet après leur lancement de rapports d'exécution au conseil d'administration. Les engagements de même type, en dessous du seuil de compétence mentionné précédemment, font l'objet d'une information du conseil d'administration.

6.1.1.5. Réunions du conseil d'administration

Le conseil d'administration se réunit aussi souvent que l'intérêt de la Société l'exige, sur la convocation de son président soit au siège social, soit en tout autre endroit indiqué par la convocation. Toutefois, les administrateurs constituant au moins le tiers des membres du conseil d'administration peuvent demander au président de convoquer le conseil, sur un ordre du jour déterminé, si celui-ci ne s'est pas réuni depuis plus de deux mois. Lorsque les fonctions de président et de directeur général sont dissociées, le directeur général peut également demander au président de convoquer le conseil d'administration sur un ordre du jour déterminé. Les convocations sont faites par tous moyens.

Il est tenu un registre de présence qui est signé par les administrateurs participant à la séance du conseil d'administration. Les administrateurs ont le droit de se faire représenter par un autre administrateur, mais un administrateur ne peut représenter comme mandataire qu'un seul administrateur. Le conseil d'administration peut nommer à chaque séance, un secrétaire qui peut être choisi en dehors des administrateurs.

La présence de la moitié au moins des membres du conseil est nécessaire pour la validité des délibérations. Les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres présents ou représentés. En cas de partage des voix, la voix du président est prépondérante. Sont réputés présents pour le calcul du quorum et de la majorité des administrateurs ceux qui participent à la réunion par des moyens de visioconférence dans les limites et sous les conditions fixées par les dispositions de la loi.

Les délibérations du conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux inscrits sur un registre spécial coté et paraphé conformément aux dispositions réglementaires et signés par le président de séance et au moins un administrateur. En cas d'empêchement du président de séance, il est signé par deux administrateurs au moins.

Les copies ou extraits des procès-verbaux sont certifiés soit par le président du conseil d'administration, le directeur général, l'administrateur délégué provisoirement dans les fonctions du président ou fondé de pouvoir habilité à cet effet.

Le règlement intérieur du conseil d'administration précise que celui-ci est réuni par le président soit à des intervalles périodiques, soit aux moments qu'il juge opportuns, en fonction de l'intérêt social. Pour faire en sorte que les séances du conseil d'administration aient une fréquence telle qu'elles permettent un examen et une discussion approfondis des questions entrant dans le cadre de ses attributions, il est prévu que le conseil d'administration se réunisse au minimum 4 fois par an et davantage si les circonstances l'exigent.

Le président du conseil d'administration peut décider d'autoriser un administrateur à participer à la réunion par visioconférence, si l'administrateur a transmis sa demande avec un préavis compatible avec l'utilisation de la visioconférence. Les questions susceptibles d'être traitées et les décisions arrêtées par ce mode de participation sont régies par les textes législatifs et réglementaires applicables. Un administrateur participant à la réunion par visioconférence peut représenter un autre administrateur, sous réserve que le président du conseil d'administration ait reçu, au jour de la réunion, une procuration de l'administrateur ainsi représenté.

En cas de dysfonctionnement du système de visioconférence, constaté par le président, le conseil d'administration peut valablement délibérer avec les seuls membres présents physiquement, dès lors que les conditions de quorum sont satisfaites. La survenance de tout incident technique perturbant le fonctionnement de la séance sera mentionné dans le procès-verbal, y compris l'interruption et le rétablissement de la participation par visioconférence.

Un administrateur participant par visioconférence, qui ne pourrait plus être réputé présent en raison d'un dysfonctionnement, peut alors donner une procuration à un administrateur présent physiquement, sous réserve de porter cette procuration à la connaissance du président du conseil d'administration. Il peut également communiquer une procuration par anticipation en stipulant qu'il ne deviendra effectif qu'en cas de dysfonctionnement du système ne lui permettant plus d'être réputé présent.

Au cours de l'exercice 2003, le conseil d'administration s'est réuni six fois. Le taux de présence global au cours de l'exercice 2003 s'est élevé à 54 %, étant précisé que, depuis la modification de la composition du conseil d'administration opérée par l'assemblée générale le 4 mai 2004, le taux de présence au conseil d'administration s'élève à 78 % (taux constaté au cours des quatre dernières réunions tenues depuis lors). Les réunions du conseil d'administration ont été préparées par des réunions des comités spécialisés, qui ont soumis des avis sur les questions figurant à l'ordre du jour du conseil d'administration.

6.1.1.6. Règlement intérieur du conseil d'administration

Le conseil d'administration de la Société a adopté, le 14 septembre 2004, un règlement intérieur destiné à préciser les modalités de son fonctionnement, en complément des dispositions légales, réglementaires et statutaires de la Société. Le règlement intérieur couvre en particulier les périmètres de responsabilité du conseil d'administration et de ses membres, le mode de fonctionnement du conseil d'administration et de ses comités spécialisés et établit une charte de l'administrateur, qui décrit les règles que chacun des administrateurs s'oblige à respecter.

Cette charte de l'administrateur prévoit en particulier que :

- afin de les mettre en mesure de remplir leur mission, le président doit fournir aux administrateurs l'information nécessaire préalablement, s'il y a lieu, aux séances du conseil d'administration. Il en va de même à tout moment de la vie de la société, entre les séances du conseil d'administration, si l'importance ou l'urgence de la situation l'exigent ;
- les administrateurs perçoivent une rémunération sous la forme de jetons de présence dans le cadre d'une enveloppe fixée annuellement par l'assemblée générale et répartie par le conseil d'administration sur proposition du comité des rémunérations. Cette rémunération prend en compte la participation effective de chaque administrateur aux séances du conseil d'administration et des comités ;
- avant d'accepter ses fonctions, tout administrateur doit prendre connaissance des obligations générales ou particulières de sa fonction : notamment les textes légaux ou réglementaires applicables, les statuts, le règlement intérieur et ses annexes et, compte tenu du domaine spécifique dans lequel exerce le Groupe, les principaux contrats de concession qui engagent le Groupe ;
- sauf pour ce qui concerne les représentants de l'État et des salariés actionnaires, tout administrateur doit être actionnaire et, dès lors qu'il perçoit effectivement des jetons de présence, posséder après deux ans de mandat au-delà des seules exigences statutaires, c'est-à-dire une action, un nombre d'actions correspondant au plafond de l'enveloppe individuelle annuelle des jetons de présence déterminé par le conseil d'administration : à défaut de les détenir lors de son entrée en fonction, il doit utiliser ses jetons de présence à leur acquisition ;
- tout administrateur doit faire part au conseil d'administration de toute situation de conflit d'intérêts même potentiel au titre de ses fonctions et s'abstenir de participer au débat et au vote de la délibération correspondante. De façon plus générale, l'administrateur agit en totale indépendance et hors de toute pression. Au-delà, il a un devoir d'expression sur toute question soumise au conseil d'administration sur laquelle il a un avis motivé ;
- tout administrateur doit consacrer à ses fonctions le temps et l'attention nécessaires. Il a un devoir de diligence, qui comprend les obligations suivantes :
 - tout administrateur doit être assidu et s'efforcer de participer à toutes les réunions du conseil d'administration et, le cas échéant, des comités auxquels il appartient. Dans le cas où un administrateur serait absent à plus de trois séances consécutives du conseil d'administration, le président en ferait rapport au conseil d'administration, qui pourrait demander la démission de l'administrateur ou décider de proposer la révocation de l'administrateur ou, le cas échéant, le remplacement de son représentant permanent, à l'instance qui l'a désigné. De même, le président de chaque comité d'études du conseil d'administration fera rapport au conseil d'administration en cas d'absence d'un membre à trois réunions successives et pourra proposer la révocation du membre du comité concerné.

- tout administrateur a l'obligation de s'informer. A cet effet, il réclame dans les délais appropriés au président les informations indispensables à une intervention utile sur les sujets à l'ordre du jour du conseil d'administration, dans la mesure où celles-ci ne lui auraient pas été communiquées par le président. A ce titre, chaque administrateur peut rencontrer les principaux dirigeants de la Société, après en avoir informé le président.
 - tout administrateur doit dans toute la mesure du possible assister aux réunions de l'assemblée générale des actionnaires.
- chaque administrateur doit se considérer comme astreint à un véritable secret professionnel qui dépasse la simple obligation de discrétion prévue par les textes et comprend la confidentialité relative aux informations non publiques acquises dans le cadre de ses fonctions.
- chaque administrateur doit s'abstenir d'effectuer des opérations sur les titres de la Société, dans la mesure où il dispose d'informations privilégiées sur celle-ci, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Les principales autres dispositions du règlement intérieur de la Société sont exposées dans les sections correspondantes du présent chapitre 6.

6.1.2. Composition du conseil d'administration

Sont indiqués ci-dessous les noms des membres du conseil d'administration de la Société à la date d'enregistrement du présent document de base, ainsi que leur date d'entrée en fonction, la date d'expiration de leur mandat et les autres mandats exercés par les administrateurs à la date d'enregistrement du présent document de base :

Nom et prénom de l'administrateur	Age	Mandats et fonctions exercés dans la Société	Date de première nomination ou entrée en fonction	Dates de début et de fin du mandat actuel	Principale activité exercée en dehors de la Société	Autres mandats et fonctions exercés dans toute société
Gérard Bailly	64	administrateur	04.05.04	04.05.04-04.05.08 (prorogation jusqu'à l'assemblée générale tenue en 2008 statuant sur les comptes annuels clos en 2007)	sénateur, président du Conseil Général du Jura	—
Louis de Broissia . .	61	administrateur	04.05.04	04.05.04-04.05.08 (prorogation jusqu'à l'assemblée générale tenue en 2008 statuant sur les comptes annuels clos en 2007)	sénateur, président du Conseil Général de la Côte d'Or	administrateur de : France Télévisions, Société Professionnelle des Papiers de Presse
Rémy Chardon	57	président du conseil d'administration-directeur général	10.02.03	04.05.04-04.05.08 (prorogation jusqu'à l'assemblée générale tenue en 2008 statuant sur les comptes annuels clos en 2007)		administrateur de : MI 29, AREA, membre du conseil de surveillance de : Assystembrime
Autoroutes de France représentant permanent : Philippe Dumas . .	61	administrateur	04.05.04	04.05.04-04.05.08 (prorogation jusqu'à l'assemblée générale tenue en 2008 statuant sur les comptes annuels clos en 2007)	M. Dumas occupe les fonctions de président d'Autoroutes de France	administrateur de : ASF, SANEF, ATMB, SFTRF
Christian de Fenoyl	65	administrateur	20.04.98	30.10.03-30.10.06	ingénieur général des ponts et chaussées	administrateur de : SNCF, SA SEDP, RATP, VMF

Nom et prénom de l'administrateur	Age	Mandats et fonctions exercés dans la Société	Date de première nomination ou entrée en fonction	Dates de début et de fin du mandat actuel	Principale activité exercée en dehors de la Société	Autres mandats et fonctions exercés dans toute société
Denis Fougea	64	administrateur	30.10.97	30.10.03-30.10.06	ingénieur général des ponts et chaussées	
Robert Galley ⁽²⁾	83	administrateur	04.05.04	04.05.04-04.05.08 (prorogation jusqu'à l'assemblée générale tenue en 2008 statuant sur les comptes annuels clos en 2007)	conseiller municipal de la ville de Troyes	
Laurent Garnier	37	administrateur	07.08.02	07.08.02-07.08.05	chef de bureau direction du Budget MINEFI	administrateur de : SANEF, ATMB, SFTRF, SNCM
Pierre Laugeay	47	administrateur	28.12.01	15.12.03-15.12.06	chef de Bureau DGCL, Ministère de l'Intérieur	administrateur de : Autoroutes du Sud de la France, ESCOTA, AREA
Stéphane Richard	43	administrateur	04.05.04	04.05.04-04.05.08 (prorogation jusqu'à l'assemblée générale tenue en 2008 statuant sur les comptes annuels clos en 2007)	directeur général adjoint de Véolia-Environnement DG Connex	président du conseil de surveillance de : Nexity
Gilbert Santel	55	administrateur	21.06.01	04.05.04-04.05.08 (prorogation jusqu'à l'assemblée générale tenue en 2008 statuant sur les comptes annuels clos en 2007)	président d'AREA, ATMB, SFTRF et de l'ASFA	administrateur de : France Telecom, U.G.C. SA
Michel Vermeulen	42	administrateur	22.01.98	10.09.04-10.09.07	chargé de Mission DATAR	administrateur de : EPERLY
Edouard Vieillefond	33	administrateur	19.11.03	19.11.03-19.11.06	chef de Bureau APE MINEFI	administrateur de : SANEF, CNR, Agence de l'Eau de Seine Normandie
Bernard Yoncourt	62	administrateur	04.05.04	04.05.04-04.05.08 (prorogation jusqu'à l'assemblée générale tenue en 2008 statuant sur les comptes annuels clos en 2007)	président directeur général de Abbey National France	administrateur de : SNCM
						Xiring, Mirabaud gestion membre du conseil de surveillance de : Locindus Financia Centuria SAS, CDC. Entreprises SAS

Le 4 mai 2004, l'assemblée générale de la Société a décidé de réduire le nombre d'administrateurs de la Société de vingt à quatorze dans le dessein d'accroître l'efficacité du conseil d'administration. La même assemblée générale a nommé à cette occasion trois administrateurs indépendants, Monsieur Stéphane Richard, Monsieur Bernard Yoncourt et Monsieur Robert Galley. Les critères retenus par la Société pour qualifier l'indépendance d'un administrateur, ainsi que précisé dans le règlement intérieur du conseil d'administration, sont l'absence de relation directe ou indirecte dudit administrateur avec le Groupe, ses actionnaires ou ses dirigeants, qui puisse influencer sur l'exercice de leur liberté de jugement.

Les membres du conseil d'administration peuvent être contactés au siège social de la Société.

Il est précisé que suite à la modification de la composition du conseil d'administration de la Société décidée le 4 mai 2004 et afin de poursuivre et renforcer le dialogue avec les collectivités locales concernées par l'activité de

(2) Monsieur Robert Galley a fait l'objet le 30 janvier 2004 d'une condamnation assortie d'un sursis par le tribunal correctionnel de Nanterre. Il a fait appel de cette décision non définitive devant la cour d'appel de Versailles qui a entamé son audition des parties le 13 octobre 2004.

la Société, la Société a créé le 8 juin 2004 un comité de concertation et de partenariat qui réunit les représentants des collectivités traversées par le réseau autoroutier exploité par la Société et détenant une fraction de son capital. Ce comité s'est réuni pour la première fois le 30 septembre 2004.

6.2. DIRECTION GENERALE

6.2.1. Directeur général

La direction générale de la Société est assurée par le président du conseil d'administration, Monsieur Rémy Chardon (par décision du conseil d'administration du 16 avril 2003, confirmée lors de la réunion du 8 mai 2004 à l'occasion de la modification de la composition du conseil d'administration).

Le directeur général est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toute circonstance au nom de la Société. Il exerce ces pouvoirs dans la limite de l'objet social et sous réserve de ceux que la loi attribue expressément aux assemblées d'actionnaires et au conseil d'administration.

Le directeur général représente la Société dans ses rapports avec les tiers. Il engage la Société même par ses actes ne relevant pas de l'objet social, à moins que la Société ne prouve que le tiers savait que l'acte dépassait cet objet ou ne pouvait l'ignorer compte tenu des circonstances, étant exclu que la seule publication des statuts suffise à constituer cette preuve.

Le directeur général est révocable à tout moment par le conseil d'administration.

6.2.2. Directeur général délégué

Sur sa proposition, le conseil d'administration peut nommer une ou plusieurs personnes physiques chargées d'assister le directeur général, avec le titre de directeur général délégué. Le conseil d'administration du 16 avril 2003 a ainsi nommé un directeur général délégué, Monsieur Jean Deterne.

Les directeurs généraux délégués disposent, à l'égard des tiers, des mêmes pouvoirs que le directeur général. Les directeurs généraux délégués sont révocables à tout moment par le conseil d'administration sur proposition du directeur général.

Les rémunérations du directeur général et du ou des directeurs généraux délégués sont déterminées par le conseil d'administration. Elles peuvent être fixes ou variables, ou à la fois fixes et variables.

6.2.3. Renseignements personnels relatifs aux principaux dirigeants

Figurent ci-après quelques renseignements personnels relativement au directeur général, au directeur général délégué et aux principaux autres dirigeants de la Société les assistant dans leur mission :

Nom et prénom du dirigeant	Age	Fonction exercée dans la Société	Date d'entrée en fonction	Date de début du mandat actuel (pour les mandataires sociaux)	Principale activité exercée en dehors de la Société	Autres mandats et fonctions exercés dans toute société
Rémy Chardon	57	président du conseil d'administration directeur général	10.02. 2003	04.05.2004	cf. ci-avant	
Jean Deterne	59	directeur général délégué	directeur général depuis le 01.10.97 puis directeur général délégué depuis le 16 avril 2003	04.05.2004	administrateur d'AREA	trésorier du syndicat professionnel des SCA
Charles Dargent . . .	57	directeur général adjoint, chargé de l'administration et de la communication	directeur général adjoint depuis 1992	—	gérant de SIRA, administrateur d'AREA	—
Jean-Claude Roussel	63	directeur général adjoint, chargé du réseau et de la clientèle	2002	—	président du GIE Autoroutes-Trafic	—
Stéphane Bergeret	44	directeur des ressources humaines	2001	—	—	—
Jean-Pierre Peyronnet	60	directeur de la construction	1993	—	—	—
Philippe Serain . . .	43	directeur financier	2003	—	directeur administratif et financier d'AREA	directeur général de la SAS ADELAC
Agnès Gourdault-Montagne	48	directrice de la communication	2003	—	—	—

Rémy Chardon (57 ans)

est président directeur général de la Société depuis février 2003, après avoir présidé auparavant successivement ATMB (Société des Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc) de 1996 à 2001⁽³⁾ puis la SAPN (Société des Autoroutes Paris-Normandie) de 2001 à 2003, à la suite d'une carrière au sein de l'administration préfectorale et territoriale et de cabinets ministériels. Rémy Chardon est ancien président de l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage (ASFPA), actuellement Président de l'Association des entreprises concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages à péages (ASECAP), dont le siège est à Paris, et Administrateur de l'*International Bridge, Tunnel and Turnpike Association (IBTTA)*, dont le siège est à Washington, D.C., États-Unis.

Jean Deterne (59 ans)

assume la direction générale de la Société depuis 1997. Jean Deterne est entré dans la Société en 1988 comme conseiller du président et directeur des affaires internationales, puis a été nommé directeur général adjoint en 1992. Il est également administrateur d'AREA depuis juin 2000. Jean Deterne avait auparavant dirigé les grands travaux de la direction départementale de l'Équipement des Hauts-de-Seine et a été directeur adjoint du SETRA (Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes du Ministère des Transports). Il a présidé le comité des routes, du transport et du développement régional de l'Association Mondiale de la Route de 1991 à 1999. Jean Deterne est diplômé de l'École Polytechnique et de l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

(3) La catastrophe provoquée le 24 mars 1999 dans le tunnel du Mont Blanc par l'incendie d'un camion est survenue, alors que Rémy Chardon présidait la société concessionnaire du tunnel. A ce titre sa responsabilité pénale a été mise en cause. L'affaire est en cours, un jugement est attendu courant 2005.

Charles Dargent (57 ans)

est directeur général adjoint de la Société depuis 1992. Chargé de l'administration et de la communication, Charles Dargent est entré dans la Société en 1987 comme secrétaire général. A l'origine de la création en 1991 de la société SIRA « Autoroute Info 107.7 », filiale de la Société, il en est le gérant depuis lors. Il avait auparavant dirigé un organisme d'aménagement régional et occupé plusieurs postes dans le secteur industriel, la recherche et l'enseignement supérieur. Charles Dargent est diplômé de l'École des Hautes Études Commerciales.

Jean-Claude Roussel (63 ans)

est directeur général adjoint chargé du réseau et de la clientèle de la Société depuis 2002. A ce poste, il a autorité sur la direction technique du réseau, la direction de la clientèle et les six directions régionales de la Société. Entré dans la Société en 1981 comme directeur régional d'exploitation, il a été nommé directeur de l'exploitation en 1995. Auparavant, Jean-Claude Roussel avait été ingénieur dans les bureaux d'études BCEOM puis SCETAUROUTE. Il est également président du GIE Autoroutes-Trafic, constitué entre les sociétés d'autoroutes françaises pour commercialiser les données de trafic, notamment via internet. Jean-Claude Roussel est ingénieur de l'École Spéciale des Travaux Publics (ESTP) et est diplômé du Centre des Hautes Études de la Construction et de l'Institut de Contrôle de Gestion.

Stéphane Bergeret (44 ans)

est directeur des ressources humaines de la Société depuis son entrée dans la Société en 2001, après avoir exercé les mêmes responsabilités au sein de la direction d'exploitation d'une société du secteur autoroutier. Il a auparavant été chargé successivement de l'administration du personnel et de la gestion des cadres dans une grande entreprise du secteur de l'énergie. Juriste de formation, Stéphane Bergeret est titulaire d'un Diplôme d'Études Approfondies (DEA) de droit du travail et de la sécurité sociale.

Jean-Pierre Peyronnet (60 ans)

est directeur des grands investissements et de la construction de la Société depuis 1993. Jean-Pierre Peyronnet y dirige les programmes de construction depuis 1993, après avoir été 4 ans l'adjoint du directeur de la construction. Ingénieur des Travaux Publics de l'État, Jean-Pierre Peyronnet a exercé successivement différentes responsabilités dans plusieurs directions départementales de l'Équipement. Il est membre du conseil scientifique du Centre d'Études Techniques des Tunnels.

Philippe Serain (43 ans)

est directeur financier de la Société et du Groupe depuis 2003. Il est aussi directeur général de la société ADELAC. Auparavant, après avoir notamment travaillé pendant plusieurs années au Ministère de l'Économie et des Finances et dans plusieurs cabinets ministériels, il a été directeur des concessions d'infrastructures chez GTM puis chez VINCI. Philippe Serain est diplômé de l'École Polytechnique, de l'École nationale des Ponts et Chaussées et de l'Institut d'Études Politiques de Paris.

Agnès Gourdault-Montagne (48 ans)

est directrice de la communication depuis son entrée dans la Société en novembre 2003. Agnès Gourdault-Montagne était auparavant consultante dans une agence de communication institutionnelle et financière. Elle a commencé sa carrière comme professeur d'histoire et géographie, journaliste spécialisée en architecture et arts plastiques puis chargée de mission aux Ministères des Affaires Étrangères et de la Culture et de la Communication.

Par ailleurs, les renseignements suivants sont apportés relativement à Monsieur Pierre Rimattéi, directeur général d'AREA :

Pierre Rimattéi (56 ans)

est directeur général d'AREA depuis 1998. Auparavant, il était secrétaire général adjoint de la ville de Marseille. Pierre Rimattéi est diplômé de l'École Polytechnique et de l'École Nationale des Ponts et Chaussées. Il est également président-directeur général de SGTBA (société d'exploitation du terminal de feroutage d'Aiton) et administrateur de la SFTRF (Société Française du Tunnel Routier du Fréjus), de SOREALP (Société des Radios Rhône-Alpes) et d'EPERLY (Société d'Exploitation du Périphérique Nord de Lyon).

6.3. COMITES

Le statuts de la Société prévoient que le conseil d'administration peut décider la création de comités chargés d'étudier les questions que lui-même ou son président soumet, pour avis, à leur examen. Le conseil d'administration fixe la composition et les attributions des comités qui exercent leur activité sous sa responsabilité. Il fixe le cas échéant la rémunération des personnes les composant.

Comme rappelé dans le règlement intérieur du conseil d'administration, le rôle des comités est strictement consultatif. Le conseil d'administration ou le président apprécie souverainement les suites qu'ils entendent donner aux conclusions et recommandations présentées par les comités.

A la date d'enregistrement du présent document de base, le conseil d'administration de la Société a constitué trois comités : le comité d'audit, le comité de la stratégie et des engagements et le comité des rémunérations.

La direction générale de la Société a en outre institué en septembre 2001 une commission consultative des marchés qui émet des avis sur les marchés et commandes pour la Société, notamment lorsqu'ils dépassent certains seuils.

6.3.1. Comité d'audit

6.3.1.1. Attributions

Le comité d'audit, créé le 25 juin 2002, examine de manière régulière les conditions d'établissement des comptes sociaux et consolidés ; il s'assure de la permanence, la pertinence et la transparence des méthodes comptables adoptées ainsi que de l'adéquation des procédures internes de collecte et de contrôle des informations avec ces objectifs. Il informe chaque année le conseil d'administration de ses diligences et de ses observations.

Il saisit également le conseil d'administration de la question du choix du référentiel de consolidation et se prononce sur la désignation, le renouvellement et la qualité du travail des commissaires aux comptes.

Dans ce cadre, le comité examine :

- la pertinence du choix des options comptables ;
- les comptes sociaux et consolidés, ainsi que leurs annexes ;
- l'identification et l'évaluation des risques dans les opérations financières et les engagements significatifs du Groupe ;
- les principes comptables sous-tendant l'élaboration des comptes annuels prévisionnels présentés au conseil d'administration, ainsi que les risques associés à ceux-ci ;
- les procédures de contrôle ;
- les programmes et travaux d'audit interne ;
- l'état des contentieux importants ;
- les propositions de désignation et de renouvellement des commissaires aux comptes, la qualité de leur travail et la mise en œuvre de leurs recommandations et le respect des dispositions légales et réglementaires qui leur sont applicables.

Plus généralement, il donne un avis sur tout sujet de nature comptable, financière ou fiscale dont il est saisi où dont il juge utile de se saisir.

6.3.1.2. Fonctionnement

Le comité d'audit se réunit chaque fois que nécessaire et au moins deux fois par an sur convocation de son président, ou du président du conseil d'administration, qui fixe l'ordre du jour de la réunion. En particulier, il se réunit avant chaque réunion du conseil dont l'ordre du jour comporte l'arrêté ou l'examen des comptes annuels ou semestriels ou le bilan de la gestion financière ou la présentation des comptes prévisionnels de l'exercice à venir.

Le comité ne peut délibérer valablement que si la majorité de ses membres, dont le président, sont présents. Il délibère à la majorité simple ; en cas d'égalité, la voix du président est prépondérante. Seront réputés présents les membres assistant aux réunions du comité par visioconférence, dans les conditions précisées au paragraphe 6.1.1.5 du présent document de base. En cas de conflit d'intérêts, les personnes concernées ne participent pas aux délibérations correspondantes.

Le président du comité peut convier à ses réunions les principaux dirigeants du Groupe et les commissaires aux comptes. Le comité peut en outre obtenir des commissaires aux comptes toute précision utile à l'exercice de sa mission. Il se réunit au moins une fois par an en leur présence et en l'absence des membres de la direction de la Société. Les commissaires aux comptes peuvent demander à être entendus par le comité. Ils peuvent demander au président du conseil d'administration la tenue d'un comité d'audit s'ils le jugent nécessaire.

Le comité peut entendre d'autres personnes, après information du président du conseil d'administration. Il peut se faire communiquer tout document interne et toute information nécessaire à son bon fonctionnement.

Les membres du comité, ainsi que les personnes extérieures qui seraient invitées à une réunion du comité, sont tenus, envers tout tiers au conseil d'administration, à une obligation de confidentialité à l'égard de toutes les informations communiquées au comité ou auxquelles ils auront accès à l'occasion de ses travaux.

Les séances font l'objet d'un compte-rendu élaboré par le secrétaire désigné au début de chaque séance par le président du comité. Le président du comité présente en séance du conseil d'administration, la synthèse des travaux du comité et les recommandations qu'il formule à l'intention du conseil d'administration.

Le comité d'audit s'est réuni à trois reprises en 2003. Le taux de présence est de 100 % aux réunions de ce comité.

6.3.1.3. Composition

Le comité d'audit est composé de trois administrateurs, dont au moins un administrateur indépendant qui en assume la présidence, choisis parmi le conseil d'administration en raison de leur compétence. A la date d'enregistrement du présent document de base, les membres du comité d'audit sont :

- Monsieur Bernard Yoncourt (président du comité)
- Monsieur Philippe Dumas
- Monsieur Édouard Vieillefond

Le commissaire du gouvernement ou le commissaire du gouvernement adjoint et le contrôleur d'État sont informés des réunions du comité et peuvent y assister.

6.3.2. Comité de la stratégie et des engagements

6.3.2.1. Attributions

Le comité de la stratégie et des engagements, créé le 25 juin 2002, assiste les dirigeants du Groupe dans la définition de ses orientations stratégiques. Il examine et formule des avis sur les projets importants et les engagements financiers et juridiques qu'ils comportent.

6.3.2.2. Fonctionnement

Le comité se réunit chaque fois que nécessaire sur convocation de son président ou du président du conseil d'administration de la Société ou d'AREA qui en fixe l'ordre du jour. Il se réunit au moins une fois par an.

Le comité ne peut valablement se réunir que si la moitié au moins de ses membres sont présents, dont au moins un administrateur. Il délibère à la majorité simple ; en cas d'égalité, la voix du président est prépondérante. Seront réputés présents les membres assistant aux réunions du comité par visioconférence, dans les conditions précisées au paragraphe 6.1.1.5 du présent document de base. En cas de conflit d'intérêts, les personnes concernées ne participent pas aux délibérations correspondantes.

Sur décision de son président, le comité peut faire appel, en tant que de besoin, à des collaborateurs des sociétés du Groupe et/ou à des experts extérieurs. Les membres du comité, ainsi que les personnes extérieures qui seraient invitées à une réunion du comité, sont tenus, envers tout tiers au conseil d'administration, à une obligation de confidentialité à l'égard de toutes les informations communiquées au comité ou auxquelles ils auront accès à l'occasion de leur mission.

Le président du comité de la stratégie et des engagements présente, en séance du conseil d'administration, les recommandations et avis qu'il formule à son intention.

Le comité s'est réuni à deux reprises en 2003. Le taux de présence est de 100 % aux réunions de ce comité.

6.3.2.3. Composition

Aux termes de son règlement, le comité comprend les membres suivants : le président directeur général de la Société (président du comité), le président d'AREA, le directeur général délégué de la Société, le directeur général d'AREA, ainsi que des administrateurs de la Société désignés pour deux ans par le conseil d'administration. A la date d'enregistrement du présent document de base, le comité d'engagement comprend les membres suivants :

- Monsieur Rémy Chardon (président du comité)
- Monsieur Gilbert Santel
- Monsieur Jean Deterne
- Monsieur Pierre Rimattéi
- Monsieur Christian de Fenoyl
- Monsieur Stéphane Richard
- Monsieur Édouard Vieillefond

Le commissaire du gouvernement ou le commissaire du gouvernement adjoint et le contrôleur d'État sont informés des réunions du comité et peuvent y assister.

6.3.3. Comité des rémunérations

6.3.3.1. Attributions

Le comité des rémunérations, créé le 14 septembre 2004, est chargé de formuler des propositions quant à la rémunération des administrateurs et des mandataires sociaux de la Société et du Groupe. Concernant la rémunération des administrateurs, il propose chaque année le montant de l'enveloppe globale des jetons de présence et les modalités de répartition de celle-ci, en tenant compte de la présence effective des administrateurs aux réunions du conseil d'administration et des comités dont ils sont membres.

En outre, le comité donne un avis sur toute proposition de rémunération que le conseil souhaiterait voir attribuer par l'assemblée générale à un administrateur chargé d'une mission ou d'un mandat particulier.

Concernant les mandataires sociaux, le comité propose chaque année au conseil d'administration le montant des rémunérations fixes et les modalités des rémunérations variables, le cas échéant. Le comité fait également des recommandations relatives au régime de retraite et de prévoyance, aux avantages en matière de droits pécuniaires divers des mandataires sociaux, et aux conditions financières de cessation de leur mandat. Le comité est informé des rémunérations des directeurs généraux adjoints.

6.3.3.2. Fonctionnement

Le comité se réunit chaque fois que nécessaire sur convocation de son président ou du président du conseil d'administration de la Société qui en fixe l'ordre du jour.

Le comité ne peut valablement se réunir que si la moitié au moins de ses membres, dont le président, sont présents. Il délibère à la majorité simple ; en cas d'égalité, la voix du président est prépondérante. Seront réputés présents les membres assistant aux réunions du comité par visioconférence, dans les conditions précisées au paragraphe 6.1.1.5 du présent document de base.

Lorsqu'un mandataire social participe à une réunion du comité, il n'assiste pas aux délibérations relatives à sa propre situation.

Le comité peut inviter à ses réunions des experts de la Société ou extérieurs. Les membres du comité, ainsi que les personnes extérieures qui seraient invitées à une réunion du comité, sont tenus, envers tout tiers au conseil d'administration, à une obligation de confidentialité à l'égard de toutes les informations communiquées au comité ou auxquelles ils auront accès à l'occasion de leur mission.

Les séances font l'objet d'un compte-rendu élaboré par le secrétaire désigné au début de chaque séance par le président du comité. Le président du comité présente, en séance du conseil d'administration, la synthèse des travaux du comité et les recommandations qu'il formule à son intention.

Le comité des rémunérations ne s'est pas réuni en 2003, mais s'est réuni une fois en 2004. Le taux de présence constaté était de 100 %.

6.3.3.3. Composition

Le comité des rémunérations est composé de quatre administrateurs, dont au moins un administrateur indépendant qui en assume la présidence, choisis parmi le conseil d'administration en raison de leur compétence. A la date d'enregistrement du présent document de base, le comité des rémunérations comprend les membres suivants :

- Monsieur Stéphane Richard (président du comité)
- Monsieur Laurent Garnier
- Monsieur Bernard Yoncourt
- Monsieur Philippe Dumas

Le commissaire du gouvernement ou le commissaire du gouvernement adjoint et le contrôleur d'État sont informés des réunions du comité et peuvent y assister.

6.3.4. Commission consultative des marchés

6.3.4.1. Attributions

La commission consultative des marchés a pour objet d'examiner et de formuler à la direction générale un avis sur tous les marchés sur appel d'offres d'un montant supérieur à 5 millions € pour les travaux et 0,5 millions € pour les fournitures et services ainsi que tous les marchés négociés d'un montant supérieur à 1 million € pour les travaux et 0,1 million € pour les fournitures et services (montants hors taxes). Elle vérifie en outre les procédures de passation des marchés au sein de la Société.

6.3.4.2. Fonctionnement

Au cours de l'exercice 2003, la commission a examiné 17 dossiers, dont 8 marchés de fournitures, 6 marchés de services et 3 marchés de travaux. Ces derniers correspondaient à 1 procédure ouverte, 5 procédures restreintes et 11 procédures négociées.

La commission établit annuellement un rapport d'activité qui est présenté au conseil d'administration. Dorénavant, il devra en outre être soumis à la Commission Nationale des Marchés des Sociétés d'Économie Mixte Concessionnaires d'Autoroutes qui a été créée par le décret du 26 janvier 2004.

6.3.4.3. Composition

A la date d'enregistrement du présent document de base, les membres de la commission sont :

- Monsieur Rémy Chardon, président du comité (en son absence, Monsieur Jean Deterne assure la présidence de la commission)
- Monsieur Christian de Fenoyl (en son absence, Monsieur Denis Fougea le remplace)
- le directeur d'investissement concerné par l'appel d'offre examiné
- Monsieur Jean-Michel Gambard, directeur de la stratégie et du développement durable

Participent en outre aux travaux avec voix consultatives un représentant de la Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes, le contrôleur d'État et un représentant du Ministère de l'Équipement qui est le président de la Mission de Contrôle des Autoroutes.

6.4. REMUNERATION DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DU DIRECTEUR GENERAL DELEGUE

6.4.1. Rémunération brute globale

L'ensemble des rémunérations et avantages en nature individuellement reçus par les mandataires sociaux durant l'exercice clos le 31 décembre 2003 versés par la Société et par toute autre société du Groupe est résumé dans le tableau ci-dessous :

Nom et prénom du dirigeant	Fonction exercée dans la Société	Rémunération globale actuelle versée par la Société ou une autre société du Groupe	dont salaire brut	dont part variable sur résultats 2002	dont avantages en natures et autres
Rémy Chardon	président				
	directeur général	85.806 € ⁽¹⁾	82.502 €	—	3.304 €
Jean Deterne	directeur général délégué	127.173 €	123.908 €	—	3.265 €

(1) Cette rémunération correspond à la rémunération de la période courant du 1^{er} mai au 31 décembre 2003 en qualité de président directeur général de la Société. Pour les mois de février à avril 2003, la rémunération de M. Chardon a été versée par la Société des Autoroutes Paris-Normandie au titre des fonctions qu'il exerçait dans cette société.

Monsieur Jean Deterne a perçu une rémunération globale de 110.689 € (dont 107.784 € de salaire brut et 2.905 € d'avantages en nature) au titre de l'exercice 2001 et de 113.079 € (dont 110.019 € de salaire brut et 3.060 € d'avantages en nature) au titre de l'exercice 2002.

Aucun jeton de présence n'a été versé au titre des exercices 2001, 2002 et 2003 aux membres du conseil d'administration. L'assemblée générale des actionnaires du 30 septembre 2004 a fixé le montant des jetons de présence à répartir librement entre les membres du conseil d'administration à la somme globale de 210.000 € au titre de l'exercice 2004.

Au titre des exercices 2001, 2002 et 2003, les rémunérations de Monsieur Rémy Chardon et Jean Deterne ne comportaient aucune part variable.

Aucune prime d'arrivée ou de départ n'a été versée au titre des exercices 2001, 2002 et 2003.

Il n'existe aucun régime de retraite spécifique mis en place par la Société pour ses dirigeants.

6.4.2. Options de souscription ou d'achat d'actions consenties et exercées par les mandataires sociaux

Néant.

6.4.3. Informations sur les opérations conclues avec les membres des organes d'administration ou avec des sociétés ayant des dirigeants en commun avec la Société qui ne présentent pas le caractère d'opérations courantes

Au cours de l'exercice 2003, la Société a conclu en date du 21 décembre 2003 avec sa filiale AREA une convention par laquelle AREA s'oblige sous certaines conditions à consentir à la Société une avance pouvant aller jusqu'à 130 millions €. A la date d'enregistrement du présent document de base, AREA a avancé à la Société une somme de 95 millions €. Cette avance est rémunérée au taux au jour le jour sur la base de 360 jours annuels (EONIA) majoré de 0,20 %. La mise à disposition des fonds correspondants a été effectuée le 2 février 2004. Le remboursement est prévu le 28 février 2005, avec possibilité de remboursement anticipé sans pénalités ou frais.

Par ailleurs, dans la mesure où sa trésorerie disponible serait excédentaire, chaque société signataire de la convention accepte de consentir une avance de trésorerie « subsidiaire » à l'autre société dont le solde de trésorerie est négatif.

Ces avances « subsidiaires » sont à court terme, rémunérées au taux au jour le jour, sur la base de 360 jours annuels (EONIA) majoré de 0,05 %.

La convention a été conclue pour une durée courant jusqu'au 1^{er} mars 2005, renouvelable par tacite reconduction.

Au cours de l'exercice 2004 et jusqu'à la date d'enregistrement du présent document de base, le conseil d'administration de la Société a autorisé dans sa séance du 19 mai 2004 la signature du contrat d'entreprise 2004-2008 entre la Société et l'État. Ce contrat décrit les principaux engagements de la Société en terme de

construction et conservation du patrimoine, de sécurité et qualité de service, de préservation de l'environnement et développement économique, et de politique sociale. Il présente le projet de rénovation du tunnel Maurice Lemaire et expose la politique tarifaire et commerciale de la Société.

Dans la même réunion, le conseil d'administration de la Société a autorisé la signature de l'avenant au cahier des charges de la concession autoroutière entre la Société et l'État décrite à l'article 4.4.1 ci-dessus. Les modifications se rapportent au régime juridique et financier de la concession y compris les clauses pénales et les modalités de rupture ainsi qu'aux clauses techniques, touchant à l'assiette de la concession et à l'actualisation des engagements relatifs aux modalités d'exploitation du réseau.

6.4.4. Prêts et garanties accordés ou constitués en faveur des mandataires sociaux

Néant.

6.5. INTERESSEMENT DU PERSONNEL

6.5.1. Contrats d'intéressement et de participation

6.5.1.1. Intéressement

La Société a conclu avec les organisations syndicales, le 27 juin 2003, un accord d'entreprise définissant les principes de l'intéressement du personnel ainsi que les modalités de sa répartition entre les bénéficiaires. Cet accord a été conclu pour une durée de 3 ans à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 2003. Les salariés bénéficiaires de l'intéressement sont ceux qui justifient d'au moins trois mois d'ancienneté. Les salariés ne peuvent bénéficier de la prime d'intéressement que si l'excédent brut d'exploitation a augmenté d'au moins 3 % par rapport à l'année précédente. La répartition de l'intéressement entre les salariés bénéficiaires est fonction des deux éléments suivants : d'une part, du taux de présence du salarié au cours de l'exercice considéré et, d'autre part, du salaire perçu par le salarié. Le montant de l'intéressement est versé au plus tard le 30 avril suivant l'année de clôture de l'exercice.

Le montant annuel moyen par salarié de l'intéressement versé par la Société sur les 5 derniers exercices est le suivant :

- 2003 : 517 €
- 2002 : 727 €
- 2001 : 678 €
- 2000 : 561 €
- 1999 : 566 €

AREA a conclu avec les organisations syndicales, le 30 juin 2003, un accord d'entreprise définissant les principes de l'intéressement du personnel ainsi que les modalités de sa répartition entre les bénéficiaires. Cet accord a été conclu pour une durée de trois ans à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 2003. Les salariés bénéficiaires de l'intéressement sont ceux qui justifient d'au moins trois mois d'ancienneté. L'intéressement est calculé suivant l'évolution d'un critère de productivité et d'un critère de sécurité : la prime d'intéressement est versée si le résultat net de l'entreprise est positif et si le gain de productivité est positif. La répartition de l'intéressement entre les salariés bénéficiaires est fonction des deux éléments suivants : d'une part, du taux de présence du salarié au cours de l'exercice considéré et, d'autre part, du salaire perçu par le salarié, dans la limite de 1,5 fois le plafond de la sécurité sociale. Le montant de l'intéressement est versé au plus tard le 30 juin suivant l'année de clôture de l'exercice.

Au titre de 2003, le Groupe a distribué au titre de l'intéressement 2.893.271 €.

6.5.1.2. Participation

La Société a conclu le 28 juin 2004 un accord de participation pour une durée déterminée d'un an concernant l'exercice 2004. Cet accord de participation est applicable pour la première fois au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2004. Les salariés bénéficiaires de l'accord sont ceux qui justifient d'une ancienneté d'au moins 3 mois. Pendant l'année d'application, le montant à verser aux salariés au titre de la participation peut être supérieur au montant défini par la loi et calculé suivant la formule :

$$0,25 \times \frac{\text{salaires}}{\text{valeur ajoutée}} \times (\text{bénéfice normatif} - 0.05 \text{ capitaux propres})$$

En tout état de cause, la participation distribuée ne pourra être inférieure au résultat procuré par l'application de la formule légale.

La participation est répartie entre les salariés bénéficiaires proportionnellement au salaire perçu au cours de l'exercice considéré. Le salaire retenu pour ce calcul ne peut excéder une somme égale à quatre fois le plafond retenu pour la détermination du montant maximum des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales. Les sommes versées au titre de la participation sont affectées sur un plan d'épargne d'entreprise. Les sommes sont bloquées pendant un délai de cinq ans à compter de la date de l'ouverture des droits du salarié.

Sur les 5 derniers exercices, aucune réserve spéciale de participation n'a été répartie au profit des salariés de la Société.

Enfin, la Société a conclu avec les organisations syndicales, le 14 avril 2004, un plan d'épargne d'entreprise.

AREA a conclu le 17 mai 2004 un accord de participation pour une durée de deux années concernant les exercices 2003 et 2004. La réserve spéciale de participation est déterminée, la première année, par application d'un coefficient de 0,75 au bénéfice fiscal de l'entreprise diminué de l'impôt correspondant après rémunération des fonds propres de 5 %, et, la deuxième année, d'un coefficient de 0,51. La participation est répartie entre les salariés bénéficiaires (c'est-à-dire ceux justifiant d'une ancienneté d'au moins 3 mois) proportionnellement au salaire perçu au cours de l'exercice. Les sommes versées au titre de la participation sont affectées à un plan d'épargne entreprise. AREA a versé au titre de la participation 2003 la somme de 560.375 €.

AREA a également conclu avec les organisations syndicales, le 3 décembre 1998, un plan d'épargne d'entreprise, modifié en dernier lieu le 17 mai 2004.

6.5.2. Options consenties aux salariés

Néant.

6.6. CONTROLE INTERNE

En application des dispositions de l'article L. 225-37 du Code de commerce, le président du conseil d'administration doit rendre compte dans un rapport joint au rapport de gestion du conseil d'administration, des conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil, ainsi que des procédures de contrôle interne mises en place par la Société.

Les paragraphes ci-après reproduisent les principales dispositions de ce rapport relatives au contrôle interne. Ce rapport a été réalisé en application des recommandations et avis émanant de l'Association Nationale des Sociétés par Actions, du MEDEF et de l'Autorité des marchés financiers. Son contenu résulte de plusieurs entretiens menés par le président du conseil d'administration avec certains dirigeants du Groupe.

6.6.1. Objectifs du contrôle interne

Les procédures de contrôle interne en vigueur dans la Société visent d'une part, à veiller à ce que les actes de gestion ou de réalisation des opérations ainsi que les comportements des personnels s'inscrivent dans le cadre défini par les orientations données aux activités de l'entreprise par les lois et règlements applicables, par les organes sociaux et par les valeurs, normes et règles internes à la Société ; elles visent d'autre part, à vérifier que les informations comptables, financières et de gestion communiquées aux organes sociaux de la Société et transcrites dans ses états financiers reflètent avec sincérité l'activité et la situation de la Société.

6.6.2. Délégations de pouvoirs

Les pouvoirs du président directeur général résultent du texte de la loi : les statuts n'y prévoient aucune limite particulière. Les pouvoirs du directeur général délégué, identiques à ceux du directeur général, résultent également du texte de la loi. Le conseil d'administration n'a pas limité ces pouvoirs.

Ces deux mandataires sociaux ont procédé à des délégations et subdélégations correspondant à la distribution des responsabilités dans l'organigramme de la Société, notamment au profit des directeurs généraux adjoints, directeurs centraux, adjoints, chefs de départements centraux, directeurs régionaux, chefs de services régionaux, chefs de districts et responsables d'activité.

6.6.3. Système comptable

6.6.3.1. États comptables

En plus des états financiers dont l'établissement est obligatoire aux termes de la loi, le Groupe a procédé pour la première fois en 2003 à la production de comptes semestriels au 30 juin. Cette production, réalisée avec l'assistance d'un cabinet d'expertise comptable spécialisé, a été suivie par les commissaires aux comptes sans que ne soit sollicitée leur certification.

Dans le même esprit, les travaux de préparation des arrêtés comptables annuels ont été accélérés de façon à mettre la Société en mesure de les présenter plus tôt au cours de l'exercice au conseil d'administration et à l'assemblée générale ordinaire.

6.6.3.2. Contrôle budgétaire et reporting

Des arrêtés internes mensuels sont utilisés au sein d'un processus de *reporting* mensuel dont la Société s'est dotée en 2003. Ce *reporting* est commenté en comité exécutif. Il a notamment pour objet de comparer les réalisations aux prévisions telles que présentées au conseil d'administration. Ce *reporting* comprend, outre le chapitre comptable (produits, charges et trésorerie), un chapitre opérationnel (trafic) et un chapitre relatif à la gestion des ressources humaines.

Le processus budgétaire est organisé selon une procédure *ad hoc*, qui prévoit notamment les modalités de préparation des budgets.

6.6.3.3. Consolidation des comptes

Les comptes consolidés couvrent un périmètre composé de la Société, d'AREA et de SIRA.

AREA a mis en place ses propres moyens de contrôle et d'audit interne, qui fonctionnent sous la responsabilité de ses mandataires sociaux et de sa direction générale, sous le contrôle de son conseil d'administration. Il est en outre précisé que le président directeur général et le directeur général délégué de la Société siègent au conseil d'administration d'AREA, que le directeur général délégué de la Société est membre du comité d'audit d'AREA et qu'un des deux commissaires aux comptes de la Société exerce les mêmes fonctions au sein d'AREA.

6.6.4. Manuel de procédure

L'activité de l'entreprise est organisée autour d'un ensemble de processus décrit par des normes et procédures déterminées par des services fonctionnels ou opérationnels de la Société. Le système documentaire papier tend à se réduire depuis 1999 au profit du développement d'une base électronique des procédures diffusées sur un site intranet. Ce manuel électronique des procédures met à disposition des gestionnaires, et, plus généralement, des collaborateurs disposant d'un ordinateur, les procédures communes au niveau de la Société et, sur des sites intranets spécifiques, les procédures propres à chaque direction. Les procédures qui le justifient font l'objet d'une restriction d'accès.

6.6.5. Contrôle des procédures

Une fonction d'audit interne est en place depuis 1986 au sein de la Société, régie par une charte d'audit. Les programmes annuels d'audit sont proposés par les différentes directions ou directement par la direction générale. La mission de l'auditeur interne consiste à :

- vérifier la mise en œuvre des procédures en vigueur dans la Société,
- vérifier que ces procédures permettent de traduire fidèlement l'activité de la Société,
- susciter les aménagements utiles au bon fonctionnement de la Société qui permettent l'adaptation des services aux procédures existantes ou de modifier les procédures elles-mêmes.

La direction générale a fait réaliser en 2003 une étude sur la fonction d'audit de la Société, à la lumière, notamment, des récentes dispositions législatives. Conformément aux conclusions de cette étude, la direction générale a décidé de créer une direction de l'audit interne qui sera rattachée directement aux mandataires sociaux. En cours de constitution, cette direction comprendra une équipe d'auditeurs compétents en matière d'audits tant opérationnels que financiers.

6.6.6. Analyse des risques

La Société a lancé en concertation avec sa filiale AREA une étude de cartographie des risques susceptibles d'affecter leurs activités.

6.6.7. Rapport des commissaires aux comptes établi en application du dernier alinéa de l'article L. 225-235 du Code de commerce sur le rapport du président du conseil d'administration de la Société pour ce qui concerne les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière (exercice clos le 31 décembre 2003)

« En notre qualité de commissaires aux comptes de la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône et en application des dispositions du dernier alinéa de l'article L. 225-235 du Code de commerce, nous vous présentons notre rapport sur le rapport établi par le président de votre société conformément aux dispositions de l'article L. 225-37 du Code de commerce au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2003.

Sous la responsabilité du conseil d'administration, il revient à la direction de définir et de mettre en œuvre des procédures de contrôle interne adéquates et efficaces. Il appartient au président de rendre compte, dans son rapport, notamment des conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil d'administration et des procédures de contrôle interne mises en place au sein de la société.

Il nous appartient de vous communiquer, les observations qu'appellent de notre part les informations données dans le rapport du président concernant les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Nous avons effectué nos travaux selon la doctrine professionnelle applicable en France. Celle-ci requiert la mise en œuvre de diligences destinées à apprécier la sincérité des informations données dans le rapport du président, concernant les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière. Ces diligences consistent notamment à :

- prendre connaissance des objectifs et de l'organisation générale du contrôle interne, ainsi que des procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière, présentés dans le rapport du président ;*
- prendre connaissance des travaux sous-tendant les informations ainsi données dans le rapport.*

Sur la base de ces travaux, nous n'avons pas d'observation à formuler sur les informations données concernant les procédures de contrôle interne de la société, relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière, contenues dans le rapport du président du conseil d'administration, établi en application des dispositions du dernier alinéa de l'article L. 225-37 du Code de commerce. »

Paris et Dijon, le 19 mai 2004

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit
Paul Onillon

Socodec Exco
Jean-Noël Parot

7. EVOLUTION RECENTE ET PERSPECTIVES D'AVENIR

7.1. EVOLUTION RECENTE

Néant.

7.2. PERSPECTIVES D'AVENIR

Comme indiqué dans la section 4.4.1.1, la Société et AREA sont sur le point de conclure avec l'État des avenants à leurs cahiers des charges de concession autoroutière ainsi que des Contrats d'Entreprise pour la période 2004-2008.

Par ailleurs, le Groupe devrait dans les prochains jours verser à l'État le solde de TVA dû dans le cadre du règlement du différend avec ce dernier sur le crédit de départ décrit à la section 5.2.2.3 ci-avant. A cette fin, une somme de 220,4 millions € a fait l'objet d'une provision au passif du bilan du Groupe au 30 juin 2004, de sorte que le règlement mentionné précédemment devrait être sans impact sur l'actif net du Groupe.

S'agissant de la stratégie du Groupe, celle-ci s'articule autour des points clés développés à la section 4.2. du présent document de base.

Le Groupe souhaite offrir les meilleurs services aux clients de son réseau.

Il privilégiera à cet effet l'amélioration de la sécurité, le développement de l'information routière, d'importants aménagements de capacité et de confort du réseau, et le développement du télépéage, tant pour les véhicules légers que pour les poids lourds.

Le Groupe se fixe pour objectif de réduire ses coûts d'exploitation par kilomètre parcouru pondéré de 5 % d'ici 2008 et d'atteindre, à la fin de la période, un taux de transactions par télépéage d'au moins 50 % (notamment par la mise en place d'un système de télépéage réservé aux poids lourds).

La réduction de 5 % des coûts d'exploitation (y compris amortissements) par kilomètre parcouru pondéré en coût constant des facteurs de production repose sur deux objectifs : (i) la réduction des coûts de perception des péages (y compris amortissements) et (ii) la réduction des coûts de viabilité et de sécurité (y compris amortissements) :

- pour les coûts de perception des péages, la politique de téléexploitation et d'automatisation de la perception (objectif de 50 % de téléexploitation à fin 2008) devrait entraîner une réduction de la charge de perception manuelle et donc des coûts qui en découlent. Ainsi, le Groupe se fixe pour objectif de réduire ses coûts du péage par transaction de 8 % d'ici 2008. Le Groupe estime que cette tendance devrait s'accélérer au fur et à mesure du développement de l'automatisation et il n'est donc pas prévu qu'il y ait de remplacement des départs naturels ;
- pour les coûts de viabilité et de sécurité, des efforts de rationalisation des achats et des dépenses, notamment pour harmoniser le niveau de service offert avec le trafic, seront entrepris. De plus, le renforcement de la sécurité sur autoroute, traduit dans les courbes par la baisse constante du nombre d'accidents et de leur niveau de gravité, devrait permettre au Groupe de réduire sensiblement ses coûts de réparation engendrés par des accidents. En ce qui concerne la structure, il est prévu que le renforcement de l'encadrement commencé depuis un an se stabilise fin 2005.

Par ailleurs, la structure financière du Groupe devrait lui permettre de bénéficier d'une notation financière comparable à celle de ses pairs.

Le Groupe ambitionne de parvenir sur son cœur de métier, qui est la réalisation et l'exploitation de nouvelles infrastructures (hors croissance externe), à un accroissement de son réseau concédé et/ou exploité de l'ordre de 200 kilomètres.

Il prévoit aussi de renforcer ses actions de coordination et de partenariat avec les autres acteurs du transport au niveau européen, et notamment en région alpine.

Le Groupe entend développer sensiblement les prestations dans les domaines connexes à son cœur de métier : services complémentaires aux clients, location d'infrastructures de télécommunications, ingénierie, mais le revenu attendu de ces prestations devrait rester limité au maximum à 5 % du chiffre d'affaires total à l'horizon 2008.

Le Groupe se fixe en outre pour objectif de poursuivre la maîtrise de ses charges de structure et d'adapter son organisation à l'évolution de ses activités pour exploiter toutes les synergies en son sein, notamment pour les activités de développement et de diversification.

Enfin, le Groupe souhaite se faire connaître comme une grande entreprise solide, professionnelle, dynamique et responsable.



