

Document de base





Société anonyme au capital de 48.322.268,08 euros
Siège social : 100 avenue de Suffren – 75015 Paris
R.C.S Paris 632 050 019

DOCUMENT DE BASE



En application des articles 211-1 à 211-42 de son Règlement général, l'Autorité des marchés financiers a enregistré le présent document de base le 10 février 2005, sous le numéro I.05 – 018. 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 Sanef, 100 avenue de Suffren – 75015 Paris ainsi que sur le site Internet de Sanef : <http://www.sanef.com> et sur le site Internet de l'Autorité des marchés financiers : <http://www.amf-france.org>.

(La présente page est laissée en blanc intentionnellement.)

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE 1	RESPONSABLES DU DOCUMENT DE BASE ET RESPONSABLES DU CONTROLE DES COMPTES	1
1.1	RESPONSABLES DU DOCUMENT DE BASE	1
1.2	ATTESTATION DES RESPONSABLES DU DOCUMENT DE BASE	1
1.3	AVIS DES CONTROLEURS LEGAUX DES COMPTES	1
1.3.1	Commissaires aux comptes titulaires	1
1.3.2	Commissaires aux comptes suppléants	1
1.3.3	Avis des commissaires aux comptes	2
1.4	RESPONSABLE DE L'INFORMATION	3
CHAPITRE 2	EMISSION / ADMISSION DE VALEURS MOBILIERES	4
CHAPITRE 3	RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT LA SOCIETE ET SON CAPITAL	5
3.1	RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT LA SOCIETE	5
3.1.1	Dénomination sociale et siège social (articles 1 et 3 des statuts)	5
3.1.2	Forme juridique et législation applicable	5
3.1.3	Date de constitution et durée de la Société (article 4 des statuts)	5
3.1.4	Objet social (article 2 des statuts)	6
3.1.5	Registre du commerce et des sociétés	6
3.1.6	Consultation des documents juridiques	6
3.1.7	Exercice social (article 26 des statuts)	6
3.1.8	Répartition statutaire des bénéficiaires – paiement des dividendes – acomptes (articles 8, 28 et 29 des statuts)	6
3.1.9	Assemblées générales (articles 18, 19 et 23 des statuts)	7
3.1.10	Cession des actions (article 9 des statuts)	8
3.1.11	Forme et identification des porteurs de titres (article 7 des statuts)	8
3.1.12	Franchissement des seuils (article 7 des statuts)	9
3.1.13	Contrôle de l'Etat	10
3.1.14	Régularisations juridiques	11
3.2	RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT LE CAPITAL SOCIAL	11
3.2.1	Modification du capital et des droits de vote attachés aux actions	11
3.2.2	Capital social	11
3.2.3	Capital autorisé non émis	11
3.2.4	Autres titres donnant accès au capital	11
3.2.5	Titres de créance	11
3.2.6	Titres non représentatifs du capital	11
3.2.7	Plans d'options	11
3.2.8	Evolution du capital au cours des cinq dernières années	12
3.3	REPARTITION ACTUELLE DU CAPITAL ET DES DROITS DE VOTE	12
3.3.1	Répartition du capital et des droits de vote correspondants de la Société	12
3.3.2	Modifications éventuelles intervenues dans la répartition du capital au cours des trois dernières années	13
3.3.3	Personnes exerçant ou pouvant exercer un contrôle sur la Société	13
3.3.4	Nantissements d'actions de la Société	13
3.3.5	Description du Groupe / Organigramme	13
3.3.6	Marché des titres de la Société	13
3.4	DIVIDENDES	14
3.4.1	Dividendes par action distribués au titre des cinq derniers exercices	14
3.4.2	Politique de distribution	14
3.4.3	Délai de prescription	14

CHAPITRE 4	RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE	15
4.1	PRESENTATION GENERALE DE LA SOCIETE ET DU GROUPE	15
4.1.1	Un réseau stratégiquement positionné au cœur de l'Europe économique	15
4.1.2	Cinq métiers identifiés permettant de développer au mieux les savoir-faire du Groupe	18
4.2	HISTORIQUE ET EVOLUTION DE LA STRUCTURE DU GROUPE	22
4.3	STRATEGIE DU GROUPE	24
4.3.1	Exploiter ses concessions avec efficacité	24
4.3.2	Saisir des opportunités de croissance	25
4.4	CONTEXTE SECTORIEL EN FRANCE ET EN EUROPE	26
4.4.1	Présentation générale du marché des transports	26
4.4.2	Le système autoroutier français	31
4.4.3	Les intervenants	34
4.4.4	Concurrence sur le réseau du Groupe	36
4.5	CONCESSIONS DU GROUPE	37
4.5.1	Le réseau autoroutier du Groupe	37
4.5.2	Données historiques du trafic	38
4.5.3	Péages et collecte des péages	41
4.5.4	Investissements	51
4.5.5	Aires de repos et de service, gestion et sécurité du trafic, maintenance	58
4.5.6	Télécommunications	63
4.5.7	Conventions de concession	64
4.5.8	Contrats d'entreprise	72
4.6	FILIALES ET PARTICIPATIONS	75
4.6.1	SAPN	75
4.6.2	Masternaut	76
4.6.3	Radios autoroutières	78
4.6.4	Centaure	78
4.6.5	Alis/Routalis	79
4.6.6	GIE Autoroutes Trafic	79
4.6.7	GIE Services Communs Autoroutes	79
4.7	RESSOURCES HUMAINES	80
4.7.1	Effectif	80
4.7.2	Faits marquants en 2004	83
4.7.3	Relations sociales	84
4.8	REGLEMENTATION APPLICABLE	85
4.8.1	Les contrats conclus entre l'Etat et le Groupe	85
4.8.2	Les autres contrats conclus par le Groupe	87
4.8.3	Réglementation environnementale	88
4.8.4	Sécurité dans les tunnels	90
4.8.5	Télécommunications	90
4.8.6	Système de télépéage routier	91
4.8.7	Propriété intellectuelle	91
4.9	FAITS EXCEPTIONNELS ET LITIGES	91
4.10	FACTEURS DE RISQUES	92
4.11	ASSURANCES	97
4.12	ENVIRONNEMENT – DEVELOPPEMENT DURABLE	98
CHAPITRE 5	PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS	101
5.1	PRESENTATION GENERALE DE L'ACTIVITE DU GROUPE	101
5.2	CHIFFRES CLES	103

5.3	FAITS MARQUANTS	104
5.3.1	Conclusion d'avenants aux conventions de concessions autoroutières et de contrats d'entreprise pour la période 2004-2008	104
5.3.2	Crédit de départ de TVA	105
5.3.3	Acquisitions et participations	105
5.3.4	Soutien de Sanef à sa filiale SAPN	105
5.4	PRECISIONS CONCERNANT CERTAINES SPECIFICITES COMPTABLES ET FISCALES	106
5.4.1	Méthodes et périmètre de consolidation	106
5.4.2	Immobilisations et amortissements du domaine concédé	106
5.4.3	La méthode des actifs par composants	107
5.4.4	Spécificités fiscales	107
5.5	COMMENTAIRES SUR LES RESULTATS DES EXERCICES 2004, 2003 ET 2002	107
5.5.1	Comparaison des exercices clos les 31 décembre 2004 et 31 décembre 2003	107
5.5.2	Comparaison des exercices clos les 31 décembre 2003 et 31 décembre 2002	112
5.6	LIQUIDITES ET RESSOURCES EN CAPITAL	116
5.6.1	Trésorerie	116
5.6.2	Financement	118
5.6.3	Autres éléments	119
5.7	MISE EN ŒUVRE DES NORMES IFRS AU SEIN DU GROUPE	121
5.8	PRESENTATION DES COMPTES	122
5.8.1	Comptes consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2002, 2003 et 2004	122
5.8.2	Annexe aux comptes consolidés	126
5.8.3	Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés (exercice clos le 31 décembre 2004)	152
5.8.4	Comptes sociaux de la Société pour les exercices clos les 31 décembre 2002, 2003 et 2004	154
5.8.5	Annexe aux comptes sociaux	157
5.8.6	Rapport général des commissaires aux comptes sur les comptes sociaux (exercice clos le 31 décembre 2004)	176
5.9	HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES ET DES MEMBRES DE LEURS RESEAUX PRIS EN CHARGE PAR LE GROUPE	178
CHAPITRE 6	GOVERNEMENT D'ENTREPRISE ET CONTROLE INTERNE	179
6.1	COMPOSITION ET FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION	179
6.1.1	Conseil d'administration	179
6.1.2	Direction générale	185
6.1.3	Comités du conseil d'administration	186
6.1.4	Principaux dirigeants	193
6.1.5	Autres organes d'administration et de direction	194
6.2	INTERETS DES DIRIGEANTS	195
6.2.1	Montant global des rémunérations et avantages en nature	195
6.2.2	Options de souscription ou d'achat d'actions consenties et exercées par les mandataires sociaux	195
6.2.3	Informations sur les opérations conclues avec les membres des organes d'administration ou avec les sociétés ayant des dirigeants en commun avec la Société qui ne présentent pas le caractère d'opérations courantes	195
6.2.4	Prêts et garanties accordés ou constitués en faveur des membres des organes d'administration et de direction	196
6.2.5	Acquisitions, transferts ou échanges d'actions de la Société par les membres du conseil d'administration ou toute personne ayant des liens personnels avec ceux-ci	196

6.3	INTERESSEMENT DU PERSONNEL	196
6.3.1	Accords d'intéressement et de participation	196
6.3.2	Plan d'épargne d'entreprise	198
6.3.3	Plan d'épargne groupe	199
6.3.4	Options de souscription ou d'achat d'actions consenties aux dix premiers salariés non mandataires sociaux attributaires et options levées par ces derniers	199
6.4	PROCEDURES DE CONTROLE INTERNE	200
6.4.1	Rapport du président du conseil d'administration sur les conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil d'administration et sur les procédures de contrôle interne de Sanef	200
6.4.2	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	205
6.5	REGLEMENT INTERIEUR DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	206
6.5.1	Rapport entre les mandataires sociaux	206
6.5.2	Déontologie des mandataires sociaux	209
CHAPITRE 7	EVOLUTION RECENTE ET PERSPECTIVES D'AVENIR	212
7.1	EVOLUTION RECENTE	212
7.2	PERSPECTIVES D'AVENIR	212
7.3	CALENDRIER INDICATIF DE LA COMMUNICATION FINANCIERE	213

Dans le présent document de base, les expressions « Sanef » ou la « Société » désignent la société Sanef. L'expression le « Groupe » désigne le groupe de sociétés constitué par la Société et ses filiales au sens de l'article L. 233-1 du Code de commerce, à savoir la Société des Autoroutes Paris Normandie (« SAPN »), la Société de Radiodiffusion Nord et Est (« SODERANE »), la Société Normande de Radiodiffusion Autoroutière (« SONORA »), la société Masternaut ainsi que la société Nacional P.

Le présent document de base contient des indications sur les objectifs du Groupe, notamment à la Section 4.3 « Stratégie du Groupe », à la Section 4.5.4 « Investissements » et à la Section 7.2 « Perspectives d'avenir » et d'autres déclarations prospectives. Ces indications et déclarations sont parfois identifiées par l'utilisation du futur, du conditionnel et de termes tels que « avoir pour objectif », « croire », « s'attendre à », « prévoir », « pouvoir », « estimer », « anticiper », « planifier », « devrait », ainsi que d'autres termes similaires. Le lecteur est mis en garde sur le fait que ces indications ou déclarations prospectives dépendent de circonstances ou de faits qui devraient se produire dans le futur. Ces indications ou déclarations ne sont pas des données historiques et ne doivent pas être interprétées comme des garanties que les faits et données énoncés se produiront ou que les objectifs seront atteints. Par nature, ces objectifs pourraient ne pas être réalisés, et les projections sur lesquelles ils sont fondés pourraient s'avérer erronées. Les facteurs qui pourraient avoir pour conséquence que les résultats diffèrent des objectifs du Groupe sont divers et variés (voir Section 4.10 « Facteurs de risques »).

Outre les informations contenues dans le présent document de base, les investisseurs sont invités à prendre attentivement en considération les risques décrits à la Section 4.10 « Facteurs de risques » avant de prendre leur décision d'investissement. Ces risques, ou l'un de ces risques, pourraient avoir un effet négatif sur les activités, la situation financière ou les résultats du Groupe. En outre, d'autres risques, non encore actuellement identifiés ou considérés comme non significatifs par le Groupe, pourraient avoir le même effet négatif et les investisseurs pourraient perdre tout ou partie de leur investissement.

Le présent document de base contient des chiffres et nombres ayant fait l'objet d'arrondis. En conséquence, les montants indiqués comme étant des totaux dans les tableaux et dans les diverses sections du présent document peuvent ne pas correspondre à la somme arithmétique de ces chiffres et nombres.

Le présent document de base présente le résultat d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions, dit « EBITDA », du Groupe, de Sanef et de SAPN. L'EBITDA ne doit en aucune manière être assimilé au résultat d'exploitation, au résultat net ou au flux de trésorerie (*cash flow*) découlant de l'exploitation. De même, il ne saurait être employé comme un indicateur de profitabilité ou de liquidité du Groupe ou de la société concernée. L'EBITDA ne doit pas non plus être considéré comme un indicateur des résultats opérationnels passés ou futurs du Groupe ou de la société concernée. L'EBITDA étant calculé différemment d'une société à une autre, les données indiquées dans le présent document de base relatives à l'EBITDA du Groupe ou de la société concernée pourraient ne pas être comparables à des données relatives à l'EBITDA d'autres sociétés hors du Groupe.

(La présente page est laissée en blanc intentionnellement.)

CHAPITRE 1

RESPONSABLES DU DOCUMENT DE BASE ET RESPONSABLES DU CONTROLE DES COMPTES

1.1 RESPONSABLES DU DOCUMENT DE BASE

Monsieur Pierre Chassigneux
Président du conseil d'administration

Monsieur Henri Jannet
Directeur général

1.2 ATTESTATION DES RESPONSABLES DU DOCUMENT DE BASE

« A notre 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 du Groupe ; elles ne comportent pas d'omissions de nature à en altérer la portée. »

Paris, le 10 février 2005

Monsieur Pierre Chassigneux
Président du conseil d'administration

Monsieur Henri Jannet
Directeur général

1.3 AVIS DES CONTROLEURS LEGAUX DES COMPTES

1.3.1 Commissaires aux comptes titulaires

PriceWaterhouseCoopers Audit SA
Représenté par Monsieur Paul Onillon
32 rue Guersant
75017 Paris

nommé co-commissaire aux comptes titulaire de la Société lors de l'assemblée générale du 21 juin 2000 pour une durée de six exercices, soit jusqu'à l'issue de l'assemblée générale qui statuera en 2006 sur les comptes de l'exercice social qui sera clos le 31 décembre 2005.

Et

Salustro Reydel
Représenté par Monsieur Benoît Lebrun
8 avenue Delcassé
75008 Paris

nommé co-commissaire aux comptes titulaire de la Société lors de l'assemblée générale du 21 juin 2000 pour une durée de six exercices, soit jusqu'à l'issue de l'assemblée générale qui statuera en 2006 sur les comptes de l'exercice social qui sera clos le 31 décembre 2005.

1.3.2 Commissaires aux comptes suppléants

Monsieur André Pasqual
1 bis rue de Rio
92380 Garches

nommé co-commissaire aux comptes suppléant de la Société lors de l'assemblée générale du 21 juin 2000 pour une durée de six exercices, soit jusqu'à l'issue de l'assemblée générale qui statuera en 2006 sur les comptes de l'exercice social qui sera clos le 31 décembre 2005.

Et

Monsieur François Chevreux
38 rue Guersant
75017 Paris

nommé co-commissaire aux comptes suppléant de la Société lors de l'assemblée générale du 21 juin 2000 pour une durée de six exercices, soit jusqu'à l'issue de l'assemblée générale qui statuera en 2006 sur les comptes de l'exercice social qui sera clos le 31 décembre 2005.

CHAPITRE 1

RESPONSABLES DU DOCUMENT DE BASE ET RESPONSABLES DU CONTROLE DES COMPTES

1.3.3 Avis des commissaires aux comptes

« En notre qualité de commissaires aux comptes de la Société Sanef et en application des dispositions des articles 211-4 et 211-5-2 du livre II du règlement général de l'Autorité des Marchés Financiers, 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 Sanef.

Ce document de base a été établi, sous la responsabilité de Messieurs Pierre Chassigneux, président du conseil d'administration de la société Sanef et Henri Jannet, directeur général. 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. Ce document de base ne contient pas de données prévisionnelles isolées résultant d'un processus d'élaboration structuré.

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 le point exposé dans la note 2 de chacune des deux annexes concernant les changements de méthodes comptables et de présentation intervenus au 1er janvier 2002 relatifs à la suppression des provisions pour grosses réparations et des provisions pour renouvellement et sur l'adoption de la méthode de comptabilisation des actifs par composants prévue par le règlement CRC 2002-10 du 12 décembre 2002.

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 annuels et consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2004 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.

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 Sanef. »

Paris, le 10 février 2005

Les Commissaires aux Comptes

PRICewaterhouseCOOPERS AUDIT SA

SALUSTRO REYDEL

M. Paul Onillon

M. Benoît Lebrun

RESPONSABLES DU DOCUMENT DE BASE ET RESPONSABLES DU CONTROLE DES COMPTES

Le présent document de base inclut par ailleurs :

- le rapport général sur les comptes annuels et le rapport sur les comptes consolidés au 31 décembre 2004 des commissaires aux comptes (respectivement inclus aux Sections 5.8.6 et 5.8.3 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 (inclus à la Section 6.4.2 du présent document de base) établi en application du dernier alinéa de L. 225-235 du Code de commerce sur le rapport du président du conseil d'administration de Sanef décrivant les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

1.4 RESPONSABLE DE L'INFORMATION

Monsieur Jean-Marc Balossini
Directeur financier
Sanef, 100 avenue de Suffren, 75015 Paris
Téléphone : 01 44 38 62 00
Fax : 01 44 38 62 38
E-mail : relation.invest@sanef.com

CHAPITRE 2

EMISSION / ADMISSION DE VALEURS MOBILIERES

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.

CHAPITRE 3

RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT LA SOCIETE ET SON CAPITAL

Les renseignements relatifs aux statuts de la Société, figurant à la Section 3.1.9.2 « Participation aux assemblées (article 18 des statuts) » et de la Section 3.1.10 « Cession des actions (article 9 des statuts) » à la Section 3.1.12 « Franchissement des seuils (article 7 des statuts) » résultent des résolutions adoptées par l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 11 janvier 2005, sous condition suspensive non-rétroactive de l'admission aux négociations et de la première cotation des actions de la Société sur le Premier Marché d'Euronext Paris S.A. (ou son successeur).

Par ailleurs, le président du conseil d'administration de la Société a, lors de la réunion du conseil d'administration du 9 février 2005, convoqué une nouvelle réunion du conseil d'administration pour le 15 février 2005. A l'occasion de cette nouvelle réunion du conseil, il sera proposé aux administrateurs de soumettre à l'assemblée générale mixte ordinaire et extraordinaire convoquée pour le 2 mars 2005 des résolutions aux fins de (i) déléguer au conseil d'administration la compétence en vue de décider des augmentations de capital à réaliser dans l'hypothèse d'une demande d'admission aux négociations des actions de la Société sur le Premier Marché d'Euronext Paris S.A. (ou son successeur) et (ii) permettre à la Société, sous la condition suspensive non rétroactive de l'admission aux négociations et de la première cotation des actions de la Société sur le Premier Marché d'Euronext Paris S.A. (ou son successeur), de procéder à toute émission de valeurs mobilières qu'elle jugerait nécessaire dans le futur dans la limite d'un plafond déterminé. Dans le cas où ces résolutions seraient arrêtées par le conseil d'administration du 15 février 2005 et proposées pour approbation à cette assemblée générale convoquée pour le 2 mars 2005, elles seraient reproduites dans une actualisation du document de base qui serait déposée auprès de l'Autorité des marchés financiers le 16 février 2005.

3.1 RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT LA SOCIETE

3.1.1 Dénomination sociale et siège social (articles 1 et 3 des statuts)

Dénomination sociale : Sanef.

Siège social de la Société : 100 avenue de Suffren, 75015 Paris.

3.1.2 Forme juridique et législation applicable

Sanef est une société anonyme à conseil d'administration soumise 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, en sa qualité de société d'économie mixte concessionnaire d'autoroutes (« SEMCA »), aux dispositions relatives à la participation des personnes publiques à des entreprises privées, comme notamment celles du décret n° 2001-942 du 9 octobre 2001 relatif au contrôle par l'Etat des sociétés concessionnaires d'autoroutes ou d'ouvrages d'art. Les modalités du contrôle de l'Etat sur la Société sont détaillées à la Section 3.1.13 « Contrôle de l'Etat ».

Par ailleurs, la Société est considérée comme « pouvoir adjudicateur » au sens et pour les besoins de l'application du droit des contrats administratifs et, en tant que tel, est soumise aux procédures de publicité et de mise en concurrence prévues par la directive 93/37/CEE du Conseil du 14 juin 1993 portant coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, la directive 93/36/CEE du Conseil du 14 juin 1993 portant coordination des procédures de passation des marchés publics de fournitures et la directive 92/50/CEE du 18 juin 1992 portant coordination des procédures de passation des marchés publics de services. Sanef est également soumise à l'article 48 de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques et à son décret d'application en date du 26 mars 1993 en vertu desquels les contrats de travaux, d'études et de maîtrise d'œuvre de la Société sont soumis aux principes de publicité et de mise en concurrence prévus par le Code des marchés publics.

3.1.3 Date de constitution et durée de la Société (article 4 des statuts)

La Société a été constituée le 31 mai 1963 et immatriculée le 25 novembre 1963 à la suite de l'approbation de ses statuts par un décret du 9 novembre 1963. En vertu de l'article 4 des statuts, la Société a une durée de 99 années à compter de la date d'immatriculation au registre du commerce qui s'achèvera le 25 novembre 2062, sauf les cas de dissolution anticipée ou de prorogation légaux ou statutaires.

3.1.4 Objet social (article 2 des statuts)

Conformément à l'article 2 de ses statuts, la Société a pour objet :

- par voie de concession, de contrat, de mandat, ou toute autre forme de délégation ou par voie 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, y compris les voies d'accès et de raccordement, d'ouvrages routiers, d'équipements de péage ou de gestion du trafic, la réalisation et l'exploitation des ouvrages annexes ou celle d'infrastructures d'échange intermodal, l'aménagement des abords, le recueil, le traitement et la diffusion des informations liées au trafic, et à sa gestion et, d'une façon générale, l'exécution de tous travaux ou activités s'y rapportant,
- par voie de contrat, de mandat, ou toute autre forme de délégation ou par voie de partenariat, la réalisation de toute étude ou de toute prestation d'ingénierie ou de conseil concernant la construction, l'entretien ou l'exploitation des infrastructures de transport autres que celles mentionnées ci-dessus,
- dans les régions desservies par le réseau autoroutier qui lui est concédé ou qui est concédé à ses filiales, la construction d'infrastructures de télécommunication et leur exploitation, en lien avec son activité d'exploitant d'infrastructures de transport et la mise en œuvre de services de télécommunications associés,
- la conception, la construction et l'exploitation d'aires de service, de centres routiers, de parkings et de plate-formes multimodales,
- 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,
- et, 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

Numéro RCS : RCS Paris 632 050 019

Numéro SIRET : 63205001900280

Code NAF : 632 A

3.1.6 Consultation des documents juridiques

L'ensemble des documents juridiques relatifs à la Société et devant être mis à la disposition des actionnaires conformément à la réglementation applicable peuvent être consultés au siège social de la Société.

3.1.7 Exercice social (article 26 des statuts)

L'exercice social a une durée d'une année et commence le premier janvier et se termine le trente et un décembre.

3.1.8 Répartition statutaire des bénéfices – paiement des dividendes – acomptes (articles 8, 28 et 29 des statuts)

Chaque action donne droit dans les bénéfices et dans la propriété de l'actif social, 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 ce bénéfice, l'assemblée générale peut prélever toutes sommes qu'elle juge à propos d'affecter à la dotation de tous fonds de réserves facultatives, ordinaires ou extraordinaires, ou de reporter à nouveau.

RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT LA SOCIETE ET SON CAPITAL

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 réserve 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 législatives et réglementaires. Le règlement des dividendes revenant aux collectivités publiques est effectué entre les mains de leur comptable.

L'assemblée générale peut ouvrir aux actionnaires, pour tout ou partie du dividende mis en distribution, une option entre le paiement en numéraire et le paiement en actions de la Société dans les conditions fixées par la loi. La même option peut être ouverte dans le cas de paiement d'acomptes sur dividendes.

3.1.9 Assemblées générales (articles 18, 19 et 23 des statuts)

3.1.9.1 Convocation aux assemblées (article 19 des statuts)

Les assemblées générales sont convoquées par le conseil d'administration. A défaut, elles peuvent également être convoquées par les commissaires aux comptes ou toute personne habilitée par la loi.

Les assemblées sont convoquées et délibèrent conformément aux dispositions législatives et réglementaires. La réunion a lieu au siège social ou en tout autre lieu précisé dans l'avis de convocation.

3.1.9.2 Participation aux assemblées (article 18 des statuts)

Sous réserve des exclusions pouvant résulter de la loi ou des statuts, 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.

Le conseil d'administration peut, s'il le juge utile, remettre aux actionnaires des cartes d'admission nominatives et personnelles et peut exiger la production de ces cartes.

Toutefois, le droit de participer aux assemblées est subordonné :

- pour les actionnaires titulaires d'actions nominatives, à leur inscription sur les registres tenus par la Société ou son mandataire au moins cinq jours avant la date de l'assemblée ;
- pour les actionnaires titulaires d'actions au porteur, au dépôt aux lieux indiqués à cet effet dans l'avis de convocation, au moins cinq jours avant la date de l'assemblée, d'un certificat délivré par un intermédiaire financier habilité teneur du compte de l'actionnaire, constatant l'indisponibilité, jusqu'à la date de l'assemblée, des actions inscrites dans ce compte.

Toutefois, le conseil d'administration peut abréger ou supprimer ces délais, par voie de mesure générale bénéficiant à tous les actionnaires.

L'actionnaire, à défaut d'assister personnellement à l'assemblée, peut choisir entre l'une des trois formules suivantes :

- se faire représenter par un autre actionnaire ou son conjoint (à cet effet, le mandataire doit justifier de son mandat), ou
- voter à distance au moyen d'un formulaire dont il peut obtenir l'envoi dans les conditions indiquées dans l'avis de convocation de l'assemblée ; le vote doit être reçu par la Société (i) au plus tard trois jours avant la date de réunion de l'assemblée générale en cas de vote à distance sur papier et (ii) au plus tard à 15 heures, heure de Paris, la veille de la réunion de l'assemblée générale en cas de vote à distance par formulaire électronique, faute de quoi il n'en sera pas tenu compte, ou
- adresser une procuration à la Société donnée sans indication de 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 et un vote défavorable à l'adoption de tous les autres projets de résolutions. Pour émettre tout autre vote, l'actionnaire devra faire choix d'un mandataire, qui accepte de voter dans le sens indiqué par lui.

CHAPITRE 3

RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT LA SOCIETE ET SON CAPITAL

En cas de vote à distance, par procuration, par visioconférence ou tout moyen permis par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, l'indisponibilité des actions doit être attestée par l'intermédiaire habilité conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables.

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.

En outre, les actionnaires peuvent participer aux assemblées générales par visioconférence ou par tous moyens de télécommunication permettant leur identification, dans les conditions fixées par les lois et règlements et qui seront mentionnées dans l'avis de réunion ou dans l'avis de convocation de l'assemblée.

Les propriétaires d'actions de la Société n'ayant pas leur domicile sur le territoire français peuvent être inscrits en compte et être représentés à l'assemblée générale par tout intermédiaire inscrit pour leur compte et bénéficiant d'un mandat général de gestion de titres, sous réserve que l'intermédiaire ait préalablement déclaré sa qualité d'intermédiaire détenant des titres pour le compte d'autrui au moment de l'ouverture de son compte auprès de la Société ou de l'intermédiaire financier teneur de compte conformément aux dispositions législatives et réglementaires.

La Société est en droit de demander à l'intermédiaire inscrit pour le compte d'actionnaires n'ayant pas leur domicile en France et bénéficiant d'un mandat général de fournir la liste des actionnaires qu'il représente dont les droits seraient exercés à l'assemblée générale.

3.1.9.3 Conditions d'exercice du droit de vote (article 23 des statuts)

Dans les assemblées générales ordinaires et extraordinaires, chaque membre de l'assemblée a autant de voix qu'il possède ou représente d'actions ayant le droit de vote, déduction faite des actions privées du droit de vote en vertu de la loi.

3.1.10 Cession des actions (article 9 des statuts)

Les actions sont librement négociables, sauf dispositions législatives ou réglementaires contraires.

Sauf en cas d'inscription en compte au nom d'un intermédiaire dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires, la propriété des actions résulte de leur inscription au nom du ou des titulaires, soit sur les registres tenus par la Société, ou par le mandataire de celle-ci, pour les actions nominatives, soit sur les registres tenus par l'intermédiaire financier habilité pour les actions au porteur.

Les cessions ou transmissions d'actions quelle qu'en soit la forme, nominative ou au porteur, sont réalisées à l'égard de la Société et des tiers par un virement de compte à compte dans les conditions prévues par la législation et la réglementation en vigueur.

Les actions non libérées des versements exigibles ne peuvent faire l'objet d'un virement de compte à compte.

3.1.11 Forme et identification des porteurs de titres (article 7 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 lois et règlements.

En vue de l'identification des titres au porteur, la Société est en droit de demander, à tout moment, dans les conditions et selon les modalités prévues par les dispositions législatives et réglementaires, au dépositaire central d'instruments financiers, le nom ou la dénomination, la nationalité, l'année de naissance ou l'année de constitution et l'adresse des détenteurs de titres conférant immédiatement ou à terme le droit de vote dans ses propres assemblées d'actionnaires, ainsi que la quantité de titres détenus par chacun d'eux et, le cas échéant, les restrictions dont les titres peuvent être frappés.

Après avoir suivi la procédure ci-dessus et au vu de la liste transmise par le dépositaire, la Société a la faculté de demander, soit par l'entremise du 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

RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT LA SOCIETE ET SON CAPITAL

propriétaires des titres. Ces personnes sont tenues, lorsqu'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 susmentionné.

S'il s'agit de titres de forme nominative, donnant immédiatement ou à terme accès au capital, l'intermédiaire inscrit pour le compte d'un propriétaire n'ayant pas son domicile sur le territoire français est tenu de révéler dans les conditions législatives et réglementaires l'identité des propriétaires de ces titres ainsi que la quantité de 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 de titres, au porteur ou sous la forme nominative, 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, ainsi que la quantité de titres détenus par chacun d'eux, dans les conditions prévues ci-dessus.

A l'issue de cette demande, la Société peut demander à toute personne morale propriétaire de ses actions et possédant une participation dépassant le quarantième (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 social ou des droits de vote de cette personne morale qui sont exercés aux assemblées générales de celle-ci.

Lorsque la personne faisant l'objet d'une demande conformément aux dispositions ci-dessus n'a pas transmis les informations ainsi demandées dans les délais légaux et réglementaires ou a transmis des renseignements incomplets ou erronés relatifs soit à sa qualité, soit aux propriétaires des titres, soit à la quantité des titres détenus par chacun d'eux, les actions ou les titres donnant immédiatement ou à terme accès au capital et pour lesquels cette personne a été inscrite en compte sont privés de droit 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 est différé jusqu'à cette date.

En outre, au cas où la personne inscrite méconnaîtrait sciemment les dispositions ci-dessus, le tribunal dans le ressort duquel la Société a son siège social peut, 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 de l'interrogation et, éventuellement pour la même période, du dividende correspondant.

3.1.12 Franchissement des seuils (article 7 des statuts)

Outre les seuils prévus par les dispositions législatives et réglementaires applicables (imposant une notification à la Société et à l'Autorité des marchés financiers des franchissements à la hausse ou à la baisse des seuils en capital et en droits de vote prévus par la loi), toute personne physique ou morale, agissant seule ou de concert, qui vient à détenir ou cesse de détenir, directement ou indirectement, un nombre d'actions représentant une proportion du capital ou des droits de vote de la Société, égale ou supérieure à 1 %, doit, dans un délai de cinq jours de bourse à compter du franchissement de ce seuil, informer la Société du nombre total d'actions et de droits de vote qu'elle détient, ainsi que des titres donnant accès au capital et des droits de vote qui y sont potentiellement attachés, par lettre recommandée avec accusé de réception adressée au siège social ou tout autre moyen équivalent à l'étranger pour les actionnaires résidant hors de France.

Cette déclaration doit être renouvelée dans les mêmes conditions chaque fois que la part du capital ou des droits de vote détenue franchira, à la hausse ou à la baisse, un multiple entier de 1 % du capital ou des droits de vote, et ce y compris au-delà du seuil de 5 %.

A défaut d'avoir été régulièrement déclarées, les actions excédant la fraction qui aurait dû être déclarée, conformément aux stipulations 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, à la demande, consignée dans le procès-verbal de l'assemblée générale, d'un ou plusieurs actionnaires détenant une fraction au moins égale à 1 % du capital et/ou des droits de vote de la Société.

CHAPITRE 3

RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT LA SOCIETE ET SON CAPITAL

3.1.13 Contrôle de l'Etat

A la date d'enregistrement du présent document de base, l'Etat détient directement 49,79 % et indirectement par l'intermédiaire d'Autoroutes de France 49,79 % (soit au total 99,58 %), du capital et des droits de vote de la Société.

L'Agence des participations de l'Etat (« APE »), créée par le décret n° 2004-963 du 9 septembre 2004, exerce la mission de l'Etat actionnaire dans la Société et, à ce titre, met en œuvre les décisions et orientations de l'Etat actionnaire. Elle exerce cette mission avec l'ensemble des ministères chargés de définir et de mettre en œuvre les autres responsabilités de l'Etat, en particulier avec le ministère de l'Equipeement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer, dont la Direction des Routes, laquelle est chargée, conformément à l'arrêté du 5 novembre 2003, de la tutelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Autoroutes de France, qui est devenu actionnaire de la Société en 1994, concomitamment à l'acquisition par la Société de la majorité du capital de SAPN, est un établissement public à caractère administratif créé par la loi de finances rectificative n° 82-1152 du 30 décembre 1982 et auquel ont été transférées l'ensemble des créances détenues par l'Etat sur les SEMCA, dont celles détenues sur la Société. A la date d'enregistrement du présent document de base, Autoroutes de France ne détient plus aucune créance sur la Société.

Dans l'hypothèse d'une admission des titres de la Société à la négociation sur un marché réglementé, l'Etat, directement et par l'intermédiaire d'Autoroutes de France, devrait continuer à détenir une participation majoritaire dans le capital de la Société, comme cela est le cas, à la date d'enregistrement du présent document de base, dans les autres SEMCA ayant fait l'objet d'une ouverture du capital (Autoroutes du Sud de la France (« ASF ») et Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (« APRR »)). L'Etat aurait ainsi la faculté, comme tout actionnaire majoritaire, de contrôler les décisions sociales requérant l'approbation des actionnaires ainsi que celles du conseil d'administration.

En outre, les concessions du Groupe peuvent se trouver modifiées par une intervention de l'Etat, en sa qualité d'autorité concédante ou de pouvoir régulateur (voir ci-après la Section 4.10 « Facteurs de risques »).

L'Etat exerce, par ailleurs, un contrôle sur les SEMCA à trois égards :

3.1.13.1 Contrôle économique et financier

Dans le cadre des règles relatives au contrôle économique et financier de l'Etat (décret n° 55-733 du 26 mai 1955 et décret n° 2001-942 du 9 octobre 2001), s'appliquant aux sociétés concessionnaires d'autoroutes ou d'ouvrages d'art et qui bénéficient du concours financier de l'Etat ou d'un établissement public administratif, sous forme de participation directe au capital, un Contrôleur d'Etat, actuellement M. Marcel Lecaudey, chef de la mission de contrôle économique et financier « Autoroutes et tunnels routiers », a été désigné pour assurer la mission de contrôle économique et financier de l'Etat sur la Société. Il peut assister, sans voix délibérative, aux réunions du conseil d'administration de la Société et à celles des comités, des commissions et de tous organes consultatifs existant au sein de la Société ainsi qu'aux assemblées générales, et peut demander toutes informations et mener toutes enquêtes qu'il juge nécessaires à l'exercice de ses attributions.

En outre, conformément à l'article 3 du décret n° 2001-942 précité, les modifications des statuts de la Société doivent être notifiées au ministre chargé de la voirie nationale, au ministre chargé des finances et, le cas échéant, au ministre chargé des collectivités locales, dans le mois qui suit la délibération de l'assemblée générale extraordinaire les ayant adoptées.

3.1.13.2 Contrôle par la Cour des comptes

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, dès lors que l'Etat détient directement ou indirectement une participation au capital lui permettant d'exercer un pouvoir prépondérant de décision ou de gestion. 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.

RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT LA SOCIETE ET SON CAPITAL**3.1.13.3 Commissaire du Gouvernement**

Dès lors que la majorité du capital de la Société est détenue, directement ou indirectement, par l'Etat ou un établissement public national, un Commissaire du Gouvernement et un Commissaire du Gouvernement adjoint sont nommés par arrêté du ministre chargé de la voirie nationale auprès de la Société (article 2 du décret n° 2001-942 du 9 octobre 2001 relatif au contrôle par l'Etat des sociétés concessionnaires d'autoroutes ou d'ouvrages d'art).

Par arrêté du 18 avril 2002, le directeur des routes, actuellement M. Patrice Parisé, et le sous-directeur des autoroutes et ouvrages concédés, actuellement M. Pierre-Denis Coux, ont été nommés, respectivement, en qualité de Commissaire du Gouvernement et de Commissaire du Gouvernement adjoint auprès de la Société.

Le Commissaire du Gouvernement ou le Commissaire du Gouvernement adjoint assiste, avec voix consultative, aux séances du conseil d'administration et aux assemblées générales de la Société.

Par ailleurs, le Commissaire du Gouvernement veille à la conformité de la politique générale de la Société et des délibérations de son conseil d'administration et de son assemblée générale aux cahiers des charges et aux orientations définies par le Gouvernement.

3.1.14 Régularisations juridiques

L'assemblée générale mixte ordinaire et extraordinaire du 11 janvier 2005, a expressément régularisé, réitéré et confirmé, en tant que de besoin, les actes, délibérations ou décisions pris par les assemblées générales ordinaires et extraordinaires susceptibles d'être affectés par une irrégularité et ainsi purgé et mis fin, en tant que de besoin, à toutes causes de nullité éventuelles.

3.2 RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT LE CAPITAL SOCIAL**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 et réglementaires en vigueur applicables à la Société.

3.2.2 Capital social

A la date d'enregistrement du présent document de base, le capital social s'élève à 48.322.268,08 euros, divisé en 69.734.126 actions ordinaires entièrement libérées de même valeur nominale et toutes de même catégorie.

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

3.2.3 Capital autorisé non émis

A la date d'enregistrement du présent document de base, il n'existe pas de capital social autorisé mais non émis de la Société.

3.2.4 Autres titres donnant accès au capital

A la date d'enregistrement du présent document de base, il n'existe pas d'autres titres donnant accès au capital social de la Société.

3.2.5 Titres de créance

A la date d'enregistrement du présent document de base, il n'existe aucun titre de créance émis par 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 Plans d'options

A la date d'enregistrement du présent document de base, la Société n'a pas mis en place de plans d'options.

CHAPITRE 3

RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT LA SOCIETE ET SON CAPITAL

3.2.8 Evolution du capital au cours des cinq dernières années

Hormis la conversion du capital social en euros intervenue le 1^{er} janvier 2002, qui n'a pas entraîné de modification du montant du capital social, la seule évolution du capital de la Société depuis le 1^{er} janvier 2000 est la division de la valeur nominale des actions de la Société décidée par l'assemblée générale extraordinaire du 11 janvier 2005 et détaillée dans le tableau ci-après.

Date de l'assemblée	Opération	Nombre d'actions avant opération	Nombre d'actions émises	Montant nominal de la variation de capital (en euros)	Prime d'émission ou d'apport de capital (en euros)	Montant cumulé du capital	Nombre cumulé d'actions
11 janvier 2005	Division de la valeur nominale des actions	3.169.733	66.564.393	–	–	48.322.268,08	69.734.126

3.3 REPARTITION ACTUELLE DU CAPITAL ET DES DROITS DE VOTE

3.3.1 Répartition du capital et des droits de vote correspondants de la Société

A la date d'enregistrement du présent document de base, le capital social de la Société et les droits de vote correspondants détenus par les actionnaires se répartissent de la manière suivante :

Actionnaire	Nombre d'actions	% du capital	Nombre de droits de vote	% des droits de vote
Etat	34.721.852	49,79	34.721.852	49,79
Autoroutes de France	34.721.654	49,79	34.721.654	49,79
Sous-total participation directe et indirecte de l'Etat	69.443.506	99,58	69.443.506	99,58
Département de l'Aisne	32.406	0,05	32.406	0,05
Département du Bas-Rhin	32.406	0,05	32.406	0,05
Département de la Moselle	32.406	0,05	32.406	0,05
Département du Nord	32.406	0,05	32.406	0,05
Département de l'Oise	32.406	0,05	32.406	0,05
Département du Pas-de-Calais	32.406	0,05	32.406	0,05
Département de la Somme	32.406	0,05	32.406	0,05
Département de la Marne	19.558	0,03	19.558	0,03
Département de la Seine-et-Marne	10.340	0,01	10.340	0,01
Département de l'Eure	22	0	22	0
CRCI ⁽¹⁾ de Picardie	16.500	0,02	16.500	0,02
CRCI ⁽¹⁾ du Nord-Pas-de-Calais	16.500	0,02	16.500	0,02
Chambre d'agriculture de l'Oise	660	0	660	0
Sous-total collectivités locales et établissements consulaires	290.422	0,42	290.422	0,42
Administrateurs (hors Etat et Autoroutes de France) .	154	0	154	0
Actionnaires individuels ⁽²⁾	44	0	44	0
Total	69.734.126	100	69.734.126	100

⁽¹⁾ Chambres Régionales de Commerce et d'Industrie.

⁽²⁾ Les actionnaires individuels sont M. Jacques Deschamps et M. Gérard Morançay, tous deux anciens présidents de la Société et censeurs au sein du conseil d'administration de la Société jusqu'à l'assemblée générale du 11 mai 2004. Ces derniers détenaient jusqu'à l'assemblée générale du 11 janvier 2005 chacun une action. Du fait de la division de la valeur nominale des actions décidée par ladite assemblée générale (voir Section 3.2.8 « Evolution du capital au cours des cinq dernières années ») chaque action a été multipliée par 22.

Chaque administrateur (hors Etat et Autoroutes de France) est propriétaire d'au moins une action de la Société en vertu d'un prêt à la consommation d'actions. Les six représentants de l'Etat (qui détient 34.721.852 actions) et le représentant d'Autoroutes de France (qui détient 34.721.654 actions) ne sont pas titulaires d'actions de la Société.

A la date d'enregistrement du présent document de base, les salariés ne détiennent aucune action de la Société.

RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT LA SOCIETE ET SON CAPITAL

3.3.2 Modifications éventuelles intervenues dans la répartition du capital au cours des trois dernières années

Depuis le 1^{er} janvier 2002, les seules modifications intervenues dans la répartition du capital de la Société sont relatives à des prêts à la consommation d'actions accordés aux administrateurs (hors Etat et Autoroutes de France).

3.3.3 Personnes exerçant ou pouvant exercer un contrôle sur la Société

La Société est contrôlée à hauteur de 99,58 % à parité par l'Etat et par Autoroutes de France, un établissement public à caractère administratif créé par la loi de finances rectificative n° 82-1152 du 30 décembre 1982 (voir Section 3.1.13 « Contrôle de l'Etat »).

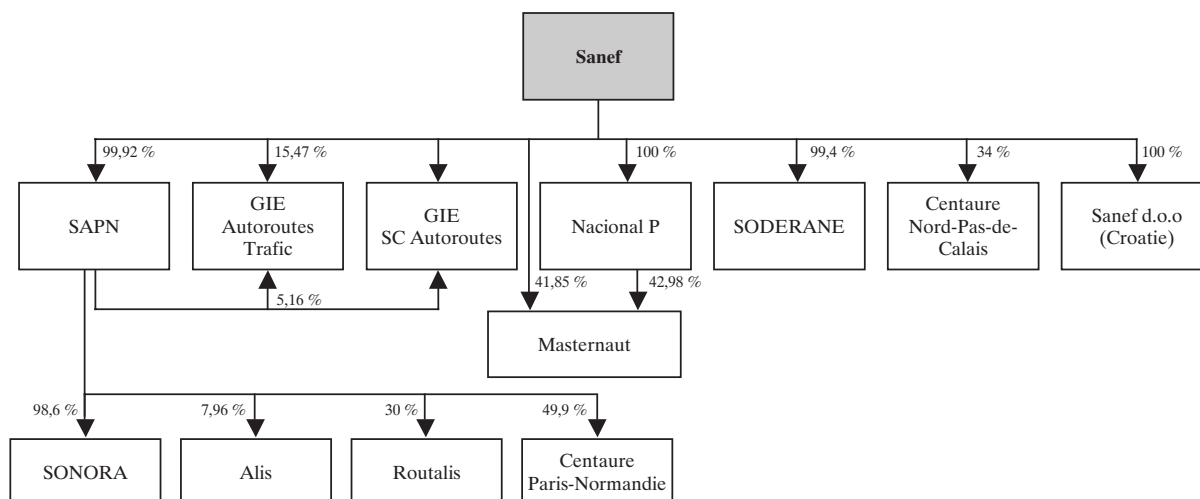
A la date d'enregistrement du présent document de base, la Société n'a connaissance d'aucun pacte d'actionnaires liant ses actionnaires.

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 quelconque nantissement ou d'une autre sûreté.

3.3.5 Description du Groupe / Organigramme

L'organigramme ci-dessous reprend l'ensemble des participations détenues directement ou indirectement par la Société à la date d'enregistrement du présent document de base et indique, pour chacune de celles-ci, le pourcentage de capital détenu à cette date.



Le GIE SC Autoroutes n'a pas de capital social (voir Section 4.6.7 « GIE Services Communs Autoroutes »). Une description de la structure du Groupe figure à la Section 4.2 « Historique et évolution de la structure du Groupe » et une description des filiales et des participations de la Société figure à la Section 4.6 « Filiales et participations ».

3.3.6 Marché des titres de la Société

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

3.4 DIVIDENDES

3.4.1 Dividendes par action distribués au titre des cinq derniers exercices

Au titre des quatre exercices sociaux clos respectivement le 31 décembre 2000, le 31 décembre 2001, le 31 décembre 2002 et le 31 décembre 2003, la Société a procédé aux distributions de dividendes suivantes :

	2000	Au titre de l'exercice		2003
		2001	2002	
Montant net de la distribution (en euros par action, hors avoir fiscal)	7,94	17,87	0	5,28
Montant net du dividende après division de la valeur nominale intervenue le 11 janvier 2005 (en euros par action, hors avoir fiscal)	0,36	0,81	0	0,24

Le conseil d'administration de la Société a, au cours de sa séance du 9 février 2005, arrêté les comptes annuels et les comptes consolidés de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2004. Lesdits comptes annuels et comptes consolidés seront soumis à l'assemblée générale mixte ordinaire et extraordinaire que le conseil d'administration a convoquée pour le 2 mars 2005. Cette assemblée générale mixte ordinaire et extraordinaire se prononcera également sur la distribution aux actionnaires de la Société à cette date, d'un dividende pour l'exercice clos le 31 décembre 2004 selon les modalités indiquées à la Section 3.4.2 « Politique de distribution ».

3.4.2 Politique de distribution

La Société a versé, en 2001, pour la première fois, un dividende à ses actionnaires au titre de l'exercice 2000. Par ailleurs, le conseil d'administration a, lors de sa séance du 9 février 2005, décidé de proposer à l'assemblée générale mixte ordinaire et extraordinaire prévue pour se tenir le 2 mars 2005, de distribuer aux actionnaires de la Société à cette date, un dividende pour l'exercice clos le 31 décembre 2004, de 38.907.600 euros, soit 0,5579 euros par action qui sera mis en paiement au plus tard le 22 mars 2005. Une telle distribution, qui préserverait la capacité d'autofinancement de la Société, correspondrait à environ 40 % du résultat consolidé net part du Groupe pour l'exercice clos le 31 décembre 2004, tel qu'arrêté par le conseil d'administration au cours de sa séance du 9 février 2005.

Par ailleurs, à l'occasion de la réunion du conseil d'administration devant se tenir le 15 février 2005, il sera proposé aux administrateurs de soumettre à l'assemblée générale mixte ordinaire et extraordinaire prévue pour se tenir le 2 mars 2005, un projet de résolution prévoyant une distribution à titre exceptionnel, aux actionnaires de la Société à cette date, par prélèvement sur un poste de réserves, tel qu'apparaissant dans les comptes de la Société après affectation du bénéfice de l'exercice clos le 31 décembre 2004 et qui serait mise en paiement au plus tard le 22 mars 2005. Dans le cas où cette résolution serait arrêtée par le conseil d'administration du 15 février 2005 et proposée pour approbation à cette assemblée générale, elle serait reproduite dans une actualisation du document de base qui serait déposée auprès de l'Autorité des marchés financiers le 16 février 2005.

La Société a, par ailleurs, pour objectif de distribuer en 2006 à ses actionnaires un montant de l'ordre de 85 % de son résultat consolidé net part du Groupe au titre de l'exercice 2005. Par la suite, la Société envisage une politique qui se situe durablement à un tel niveau de distribution. 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.

3.4.3 Délai de prescription

Les dividendes non réclamés dans les cinq ans de leur mise en paiement sont prescrits et doivent, passé ce délai, être reversés à l'Etat.

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

4.1 PRESENTATION GENERALE DE LA SOCIETE ET DU GROUPE

Implanté sur plusieurs des principaux axes de transit en Europe, le Groupe exploite et entretient le réseau autoroutier que lui a concédé l'Etat. Dans le cadre de ses deux métiers principaux de concessionnaire et d'exploitant d'autoroutes, le Groupe a développé une expertise dans trois métiers connexes : les services télématiques, les télécommunications ainsi que la promotion et la gestion d'aires de service.

4.1.1 Un réseau stratégiquement positionné au cœur de l'Europe économique

4.1.1.1 Un réseau de taille significative

Sanef et SAPN ont reçu en concession de l'Etat un réseau de 1.772 kilomètres reliant le nord (autoroutes A1, A2, A16), l'ouest (autoroutes A13, A14, A29) et l'est (autoroutes A4, A26) de la France. Au 31 décembre 2003, 1.684 kilomètres étaient en service (*Source : Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage – « ASFA » – , Rapport annuel 2003*), ce qui faisait du Groupe le troisième concessionnaire d'autoroutes en France et le quatrième en Europe, en termes de longueur du réseau (*Source : Association Européenne des Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage – « ASECAP » – , Bulletin statistique 2004*). La Société a mis en service, le 14 janvier 2005, la section Amiens – Neufchâtel-en-Bray de l'autoroute A29 (58,4 kilomètres) portant le réseau en service du Groupe à 1.743 kilomètres à la date d'enregistrement du présent document de base. Le chiffre d'affaires consolidé du Groupe s'est élevé à 1.056 millions d'euros en 2004, dont 95 % est issu des recettes de péage.

Le tableau ci-dessous présente les principales sociétés concessionnaires d'autoroutes en Europe en termes de longueur de réseau au 31 décembre 2003 (*Source : ASECAP et ASFA*).

Société concessionnaire	Longueur du réseau en service (en kilomètres)
ASF ⁽¹⁾	2.866
Autostrade	2.855
APRR ⁽²⁾	2.194
Sanef ⁽³⁾	1.684

⁽¹⁾ Y compris sa filiale, la société des autoroutes Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (« ESCOTA »).

⁽²⁾ Y compris sa filiale, la société des autoroutes Rhône-Alpes (« AREA »).

⁽³⁾ Y compris sa filiale, SAPN, et hors la section Amiens – Neufchâtel-en-Bray de l'autoroute A29 (58,4 kilomètres), mise en service le 14 janvier 2005.

4.1.1.2 Un positionnement géographique favorable

Le réseau du Groupe est implanté au centre de l'arc reliant Londres à Milan par le Bénélux, le nord et l'est de la France et l'Allemagne, formant le cœur de l'Europe économique. Il relie, directement ou en assurant la connexion avec d'autres réseaux, Paris à cinq grandes capitales économiques et politiques (Londres, Bruxelles, Luxembourg, Francfort et Strasbourg). Ce positionnement lui permet de capter une part importante des flux autoroutiers vers et en provenance du Royaume-Uni, du Bénélux et d'Allemagne et de bénéficier ainsi de la vitalité des échanges commerciaux entre la France et ces pays, lesquels représentent près de 50 % des échanges commerciaux de la France avec l'Union Européenne (avant l'élargissement au 1^{er} mai 2004) (*Source : Direction générale des Douanes, « Orientations géographiques du commerce extérieur de la France et comparaisons internationales »*). Il bénéficie également du fort trafic de voyageurs en provenance de ces pays (*Source : Délégation à l'aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (« DATAR »), « La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ? », 2003*).

Le réseau du Groupe dessert directement ou est situé sur les voies d'accès à certaines des principales portes d'entrée au continent européen, à savoir les principaux ports européens (Anvers, Amsterdam et Rotterdam) (*Source : Eurostat, Top 15 ports, 2002*), quatre des six principaux ports français pour le transport de marchandises (Le Havre, Dunkerque, Calais et Rouen), le premier port français pour le transport de voyageurs (Calais) (*Source : DATAR, « La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ? », 2003*). Le réseau du Groupe permet également d'accéder au premier port français de pêche (Boulogne-sur-Mer) (*Source : Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, « La situation des ports de pêche », 2000*), et aux deux premiers ports fluviaux de

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

France (Paris et Strasbourg) (*Source : Direction des Transports Terrestres, Le trafic par voies navigables, 2002, www.transports.equipement.gouv.fr*).

Il dessert en outre le terminal Eurotunnel de Coquelles, l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, premier aéroport français en termes de passagers et de fret (*Source : Direction Générale de l'Aviation Civile, Bulletin Statistique trafic commercial 2003, avril 2004*) et troisième aéroport européen en termes de passagers (*Source : Airports Council International Passenger Traffic 2003, Juillet 2004*), dont la desserte est, contrairement aux autres grands aéroports européens, essentiellement routière (*Source : DATAR, « La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ? », 2003*), ainsi que l'aéroport de Beauvais et la plateforme de Vatry. Le réseau du Groupe est également une voie d'accès aux aéroports « hubs » d'opérateurs de fret et de compagnies aériennes « low cost » que sont Amsterdam-Schipol, Bruxelles, Liège, Luxembourg et Cologne.

Le réseau du Groupe est également articulé autour de la région Ile-de-France, dont il dessert quatre des six accès autoroutiers (autoroutes A1, A4, A13 et son prolongement, A14, et A16), et permet de relier les régions de la Normandie à l'Alsace, en passant par la Picardie, le Nord-Pas-de-Calais, la Champagne-Ardenne et la Lorraine. Ce positionnement permet au Groupe de bénéficier du dynamisme économique des régions Ile-de-France, Alsace et Haute-Normandie (qui représentent ensemble 35 % du produit intérieur brut de la France (*Source : INSEE, PIB 2002*)), du redéveloppement du Pas-de-Calais et de la croissance de Champagne-Ardenne ainsi que de la forte densité de population de la région parisienne, du Nord-Pas-de-Calais et de la Haute-Normandie (*Source : INSEE, janvier 2005*). Certaines des régions traversées par le réseau du Groupe sont particulièrement actives en matière d'activités logistiques. L'Ile-de-France est en effet la première région de France dans ce domaine avec près de 30 % des emplois logistiques et 25 % du parc logistique national. Le Nord-Pas-de-Calais est la troisième région logistique française (avec en particulier la plate-forme multimodale de Dourges), l'Est compte plusieurs plate-formes importantes (notamment Eurotransit Garolor) et la Picardie arrive en quatrième position des surfaces d'entrepôts français de plus de 10.000 m² (*Source : DATAR, « La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ? », 2003*).

4.1.1.3 Une structure de trafic diversifiée

Le réseau du Groupe combine les composantes de trafic suivantes :

- les trajets domicile-travail, notamment en Ile-de-France et sur les sections desservant les grandes agglomérations urbaines ;
- les trajets longue-distance, grâce notamment aux trafics affaires et de loisir vers et en provenance de l'étranger ;
- un trafic touristique, grâce à sa situation au carrefour des flux touristiques en provenance du Royaume-Uni, des pays du Bénélux et d'Allemagne vers le sud et l'ouest de la France et du trafic de loisir, en développement vers le littoral normand (autoroute A13), la Côte d'Opale et la Baie de Somme (autoroutes A16 et A26) en provenance notamment de l'Ile-de-France ;
- un trafic d'affaires, la part du trafic poids lourds dans le trafic total sur le réseau du Groupe étant de 18 % en 2003 contre une moyenne de 16 % pour les autres sociétés françaises concessionnaires d'autoroutes, hors sociétés tunnelières (*Source : ASFA, Mémento 2004*). Cette composante est particulièrement importante sur le réseau Sanef où les poids lourds représentaient près de 20 % des kilomètres totaux payants parcourus en 2003, ce qui constitue la proportion la plus élevée parmi les sociétés françaises concessionnaires d'autoroutes, hors sociétés tunnelières (*Source : ASFA, Mémento 2004*) ; et
- un trafic urbain, grâce à la concession de la seule autoroute péri-urbaine à péage d'Ile-de-France, l'autoroute A14 qui relie Paris-La Défense à Orgeval, qui enregistre un trafic moyen journalier annuel de 32.000 véhicules par jour en semaine.

Cette diversité contribue à la régularité du trafic sur le réseau du Groupe. Le Groupe estime, par ailleurs, être en mesure de bénéficier des périodes de croissance économique en Europe grâce à l'importance de son trafic de poids lourds.

Le réseau du Groupe a également pour caractéristique d'être un réseau « maillé », offrant des itinéraires alternatifs aux trafics nord-sud et est-ouest autour de quatre grands axes : A1-A2 (28 % du trafic en kilomètres parcourus sur

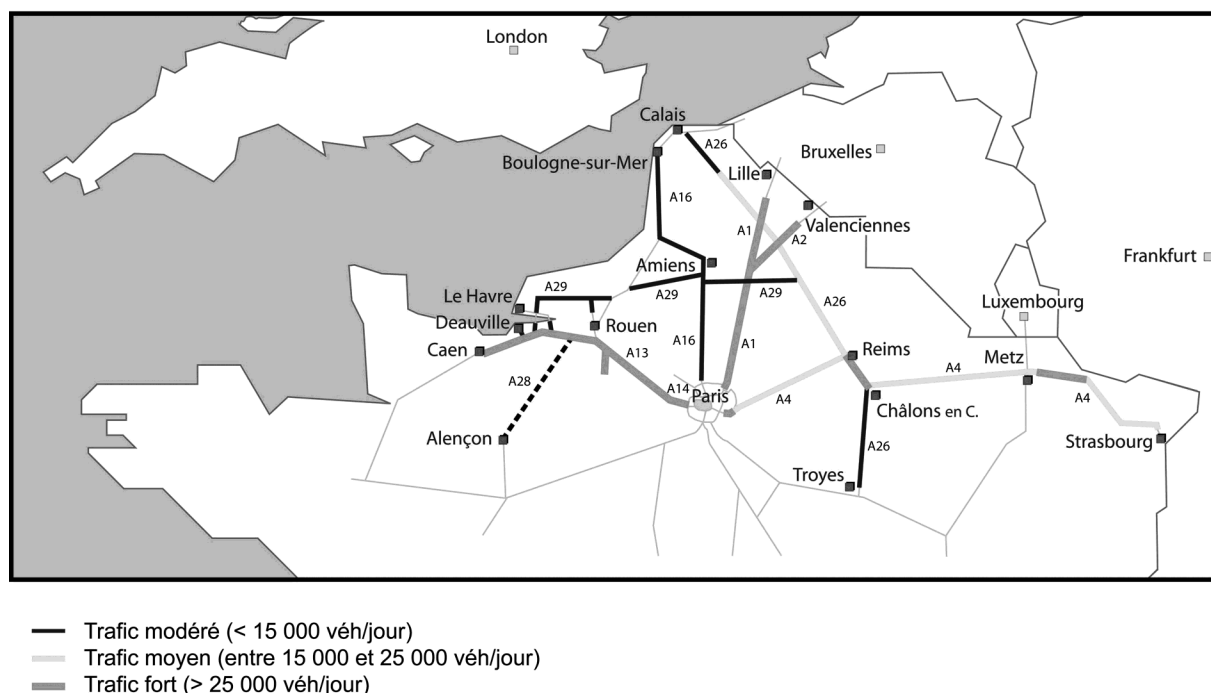
RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

le réseau du Groupe en 2004), A4 (27 % du trafic en kilomètres parcourus sur le réseau du Groupe en 2004), A13-A14 (20 % du trafic en kilomètres parcourus sur le réseau du Groupe en 2004) et A16-A26-A29 (25 % du trafic en kilomètres parcourus sur le réseau du Groupe en 2004). La mise en service récente de la section Amiens – Neufchâtel-en-Bray de l'autoroute A29 et l'ouverture future de l'autoroute A28 par la société Alis (voir Section 4.6.5 « Alis / Routalis ») devraient lui permettre d'offrir un nouvel itinéraire de contournement de la région parisienne de Troyes au Mans, lequel devrait profiter de la saturation prévisible des réseaux d'Ile-de-France et offrir un accès vers le nord de la Bretagne ainsi qu'un itinéraire de transit vers le sud-ouest. La faible saisonnalité du trafic limite, par ailleurs, l'exposition du réseau du Groupe aux pics de trafic et le besoin d'investissements de capacité supplémentaires (élargissements et gares de péage).

Il ressort par ailleurs des études prospectives menées par la DATAR que le réseau du Groupe (notamment grâce à l'autoroute A4) est bien positionné pour bénéficier du développement du trafic est-ouest qui pourrait résulter de l'élargissement de l'Union Européenne et du développement des échanges avec les pays d'Europe Centrale (Source : DATAR, « La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ? », 2003).

Le réseau du Groupe bénéficie en outre de la desserte du port du Havre, premier port français en terme de trafic de conteneurs (Source : Eurostat, *Energy & Transport Statistics 2002*) qui prévoit, dans le cadre du programme « Port 2000 », l'ouverture d'un nouveau terminal en janvier 2006 permettant de doubler son trafic de conteneurs (Source : *Port Autonome du Havre, www.havre-port.net, 4 février 2005*). Le Port Autonome du Havre estime que la desserte du port par la voie routière devrait demeurer prépondérante pour les pré- et post- acheminements de conteneurs (Source : *Port Autonome du Havre, www.havre-port.net, 4 février 2005*). Par ailleurs, le Groupe estime que son réseau pourrait bénéficier du renforcement de l'activité nucléaire en Basse-Normandie.

Autoroutes du Groupe: trafic



4.1.1.4 Un réseau mature nécessitant peu d'investissements

A la suite de la mise en service, le 14 janvier 2005, de la section Amiens – Neufchâtel-en-Bray de l'autoroute A29 (58,4 kilomètres), le réseau du Groupe est quasiment achevé. 29 kilomètres de constructions nouvelles doivent être réalisés d'ici 2012 au titre des conventions de concession et contrats d'entreprise du Groupe et 18 kilomètres supplémentaires, prévus par le contrat d'entreprise de SAPN, pourraient être réalisés si un avenant au cahier des charges de la convention de concession de SAPN était conclu avec l'Etat et sous réserve d'un accord sur le plan de financement. Le réseau existant ne nécessite, quant à lui, que des investissements complémentaires qui devraient être limités (voir Section 4.5.4. « Investissements »).

4.1.2 Cinq métiers identifiés permettant de développer au mieux les savoir-faire du Groupe

4.1.2.1 Deux métiers principaux

Historiquement en France, les sociétés concessionnaires assurent elles mêmes l'exploitation et l'entretien de leurs infrastructures. Cependant, l'obtention et la qualité de titulaire de la concession d'une part, et son exploitation et sa maintenance d'autre part, sont des activités distinctes faisant appel à des savoir-faire distincts, ces deux activités pouvant être exercées par des sociétés différentes (c'est par exemple le cas s'agissant de l'autoroute A14 – voir Section 4.6.1 « SAPN »).

Le Groupe estime que le nouvel environnement européen rendra cette distinction plus pertinente à l'avenir, même si aujourd'hui ces deux activités sont en général exercées au sein du Groupe par la même société, et, sauf pour certaines prestations rendues à des tiers et mentionnées ci-après, si elles ne génèrent pas de chiffre d'affaires distinct.

Un métier de concessionnaire

Le Groupe est titulaire de deux concessions lui ayant été attribuées par l'Etat portant sur un ensemble de sections d'autoroutes, d'ouvrages et installations annexes, d'où il tire ses recettes de péage. Dans ce cadre, il a développé une expertise dans le montage et la gestion de grands projets d'infrastructures routières, notamment en termes de financement, de conception et de réalisation.

En amont de l'attribution de la concession d'une section d'autoroute, d'un ouvrage ou d'une infrastructure mise en concurrence, tous les aspects techniques, commerciaux et financiers sont intégrés pour concevoir une réponse à l'offre, éventuellement en partenariat avec des intervenants disposant de savoir-faire complémentaires. En sa qualité de maître d'ouvrage, le concessionnaire conçoit et supervise la mise en œuvre de la convention de concession, des travaux et la réalisation des investissements nécessaires (y compris la libération des emprises de l'autoroute).

L'expérience du Groupe en matière d'étude, d'organisation, de suivi des travaux et de passation des marchés après appels d'offres lui permet de prévoir et de négocier dans les meilleures conditions ses coûts de construction. Sa pratique de la négociation en matière foncière lui permet également de procéder à la libération des emprises dans des conditions optimisées de coûts et de délais. Cette expérience lui permet enfin de structurer les montages de la manière la plus adaptée aux spécificités du projet concerné.

Sanef a également développé une expertise spécifique en matière d'équipements fixes d'exploitation (péage, gestion de trafic, télécommunications). En particulier, la Société a mis au point des suites logicielles péage adaptées à ses besoins et pouvant être commercialisées auprès des tiers.

Sanef se positionne par ailleurs sur les projets de développement d'infrastructures de péage en France et à l'étranger, en proposant notamment la conception, la fourniture et l'installation d'infrastructures de collecte de péage et de voies équipées d'automates de paiement par cartes, qui permettent d'optimiser le coût de collecte. Sanef a ainsi fourni des services d'ingénierie de péage dans le cadre de la construction des autoroutes M1, M15 et M3 en Hongrie, A2 et A4 en Pologne, de l'autoroute Canton – Shengzen et du périphérique nord de Canton en Chine. Sanef a également contribué à la fourniture d'équipements pour plus de 50 gares et 550 voies de péage, notamment en Chine, Hongrie, Pologne, Tunisie, Maroc et Belgique. Enfin, Sanef a conclu en août 2004 un marché de fourniture et d'installation clés en main d'équipements fixes d'exploitation pour le projet d'autoroute entre Zagreb et Macelj (60 kilomètres) en Croatie, aux termes duquel la Société fournit des prestations pour un montant total de 14,7 millions d'euros.

Un métier d'exploitant

Ce métier consiste à exploiter les infrastructures autoroutières concédées avec le maximum d'efficacité et dans les meilleures conditions de sécurité, de confort et de fluidité du trafic possibles. A ce titre, le Groupe exerce les activités détaillées ci-dessous.

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

La collecte du péage

Cette activité consiste à assurer :

- la collecte en voie manuelle, en espèces, par chèque ou par carte bancaire ou accréditive, ainsi que les dépôts bancaires y afférents ;
- l'adaptation du nombre de voies manuelles ouvertes au trafic attendu ;
- la supervision du bon fonctionnement des équipements de péage (sur les voies manuelles, automatiques ou équipées de systèmes de télépéage) ;
- les contacts avec la clientèle dans les gares de péage et l'assistance aux clients en voie, en cas de nécessité ; et
- la maintenance des équipements de péage.

Par ailleurs, les efforts consacrés par le Groupe à la mise en œuvre du péage électronique sur son réseau lui ont permis d'acquérir une expertise dans ce domaine, qu'il continue de développer et qu'il considère aujourd'hui comme le principal savoir-faire de son métier télématique (voir Section 4.1.2.2 « Trois métiers connexes »).

Les actions contre la fraude et la sécurisation renforcée des installations (au travers notamment de la mise en conformité des installations, l'installation de transports pneumatiques de fonds et l'amélioration de la sécurité des locaux de surveillance) font l'objet d'une attention particulière.

La gestion du trafic

La gestion du trafic consiste à assurer en permanence la circulation de tous les usagers dans de bonnes conditions de fluidité, de sécurité et de confort, quelles que soient les circonstances, notamment atmosphériques. Cette activité repose sur le fonctionnement 24 heures sur 24 :

- de systèmes de collecte, de traitement et de diffusion de l'information (trafic, incidents, accidents, météo) grâce à l'installation sur l'ensemble du réseau d'équipements de comptage et de surveillance du trafic et de stations météorologiques dont les données remontent en totalité aux cinq postes centraux d'exploitation. D'autres informations sont remontées par les patrouilles qui surveillent en permanence le réseau. Le Groupe dispose également de logiciels spécifiques d'aide à l'exploitation et délivre l'information routière aux automobilistes à l'aide de radios routières dédiées (fréquence 107.7 FM), de panneaux à messages variables (« PMV »), de sites internet (informations sur le trafic en temps réel et, pour le réseau SAPN, prévisions de trafics et calcul des temps de parcours) ainsi que, sur le réseau SAPN, d'un système, dénommé *Foninfo*, permettant de connaître en temps réel le trafic sur l'ensemble du réseau et des principaux axes d'Ile-de-France (par accès téléphonique, reconnaissance vocale et voix de synthèse). Pour sa part, la Société a développé un système intelligent d'élaboration et de diffusion automatique de bulletins d'informations trafic par voix de synthèse sur la radio 107.7 FM, dénommé *Eliott®*, qui a reçu en 2003 l'*Award Technology* de l'Association Internationale des Ponts, Tunnels et Autoroutes (*International Bridge, Tunnel and Turnpike Association*) ;
- de chaînes de décision opérationnelles chargées d'organiser la gestion de manière très réactive de tout événement survenant sur le réseau autoroutier, en s'appuyant sur les postes centraux d'exploitation ;
- d'équipes d'interventions rapides regroupés dans 24 centres d'entretien et points d'appui disposant d'équipements adaptés aux situations rencontrées (pannes, accidents et aléas climatiques) et assurant en particulier la viabilité hivernale du réseau ; et
- d'équipements spécifiques (stations automatiques de giclage de saumure) dans les zones sensibles en hiver (cinq chez Sanef sur l'autoroute A4) ainsi que le balisage de sécurité des chantiers et de protection des incidents.

La maintenance et la sécurité

Le Groupe a mis en place les moyens nécessaires pour maintenir ses infrastructures et équipements (chaussées, ouvrages d'art, ouvrages hydrauliques, bâtiments, gares de péage, clôtures, signalisation) à un niveau satisfaisant de

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

fonctionnement et de sécurité pour ses clients et son personnel, compenser les effets des dégradations résultant de la circulation, du vieillissement et de phénomènes naturels et adapter ses infrastructures et équipements à l'évolution du trafic et des normes.

Le Groupe recherche le maximum d'efficacité dans les tâches de maintenance en les internalisant. Le Groupe a notamment procédé à l'internalisation de la maintenance des équipements péage, qui est désormais effectuée par les mêmes équipes que celles chargées de la maintenance des réseaux de télécommunications.

Ce métier d'exploitant a été jusqu'à ce jour presque entièrement consacré aux concessions du Groupe. Cependant, le Groupe cherche désormais à étendre ses activités et a conclu des contrats de viabilité hivernale (traitement préventif, fourniture de sel, salage et déneigement) avec des collectivités locales, dont, par exemple, la communauté de communes de Maizières-Les-Metz (Moselle) et les départements de l'Eure et de Seine-Maritime pour la liaison Yvetot-Bourg-Achard, en vue de générer des revenus additionnels et d'augmenter sa rentabilité globale. Sanef assure également la supervision déléguée du tunnel de Gometz sur la RD 988 pour le compte du département de l'Essonne.

4.1.2.2 *Trois métiers connexes*

Dans le cadre de ses métiers principaux de concessionnaire et d'exploitant d'autoroutes, le Groupe a également acquis un savoir-faire dans les trois métiers suivants :

Les services télématiques

Un service télématique est un service s'appuyant sur une communication entre un véhicule et une infrastructure. Le premier service télématique développé par le Groupe est le péage électronique.

Le péage électronique

Le Groupe dispose d'une expérience de plus de quinze ans dans la gestion de ses propres infrastructures électroniques de collecte de péage. La Société a ainsi été la première société française concessionnaire d'autoroutes à équiper du télépéage l'ensemble de son réseau dès 1991. En juillet 2000, le Groupe a mis en place avec les autres sociétés concessionnaires d'autoroutes en France, le système de Télépéage Inter-Sociétés (« TIS ») et l'abonnement Liber-t pour les véhicules légers. Par ailleurs, le réseau du Groupe est en cours d'équipement pour la mise en œuvre du télépéage poids lourds au début de l'année 2006. Le Groupe entend à ce titre remplacer progressivement à compter de la fin de l'année 2005 l'actuel programme d'abonnement poids lourds (CAPLIS) par un système de télépéage poids lourds (voir Section 4.5.3.3 « Collecte des péages »).

Le péage électronique permet notamment au Groupe d'absorber l'augmentation du trafic grâce à l'amélioration de sa fluidité (le débit d'une voie de télépéage étant trois fois supérieur à celui d'une voie manuelle), de réduire le coût de collecte du péage, d'améliorer le service au client en simplifiant le paiement et de devancer la mise en application de la Directive 2004/52/CE du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté Européenne (voir Section 4.8.6 « Système de télépéage routier »).

Les autres activités télématiques

Les technologies utilisées pour le péage électronique en Europe (lecture et reconnaissance automatique de plaques, localisation par satellite (« GPS »), communication infrastructure-véhicule bidirectionnelle à courte distance ou, plus généralement, nouvelles technologies de l'information et de la communication) sont également utilisées dans la conception et le développement de solutions de télématique routière, et sont mises à disposition du Groupe ou de clients externes pour l'exploitation d'infrastructures et de « systèmes de transports intelligents », notamment dans le domaine de l'information trafic ainsi que dans le domaine de la sécurité du personnel et des clients. Dans ce cadre, Sanef a notamment développé le système Totem™, un dispositif de prévention des excès de vitesse au droit des chantiers.

En 2004, Sanef a par ailleurs acquis la société Masternaut, spécialisée dans la fabrication et la commercialisation de solutions pour le suivi et l'optimisation des métiers itinérants (notamment transport de personnes, services d'urgence, services de messagerie et services de maintenance et d'entretien). Cette acquisition permet au Groupe d'adjoindre les technologies de géolocalisation par satellite GPS, de téléphonie sans fil GSM et GPRS, l'Internet, la cartographie numérique et l'informatique mobile à la technologie *Dedicated Short Range Communication* (« DSRC ») qu'il maîtrisait déjà et sur laquelle repose le système des badges de télépéage actuel. Le Groupe peut

ainsi développer des bouquets de services récurrents (gestion de flottes, information trafic, aide au déplacement, aide à la mobilité, sécurité et services d'assistance) et une offre télépéage interopérable avec les pays qui ont mis en place ces technologies. Le Groupe envisage d'introduire dès 2005 une offre télépéage-gestion de flotte combinant ces outils et reposant sur un boîtier unique.

Les télécommunications

Le Groupe dispose d'un réseau de câbles optiques de 3.855 kilomètres, de 191 pylônes (sur lesquels sont installées les antennes de diffusion des programmes radios trafic ainsi que les antennes du réseau d'exploitation supportant le réseau d'appel d'urgence et assurant les liaisons du personnel, contribuant ainsi à sa sécurité) et d'un réseau de transport de données *Ethernet* (permettant le transport simultané des images, de la voix, des données transactionnelles et des transferts de fichiers). Ces équipements, initialement déployés pour servir à l'exploitation des autoroutes concédées au Groupe, ont des performances qui dépassent largement les seuls besoins du Groupe. Celui-ci met donc cette capacité excédentaire à la disposition d'opérateurs de télécommunications et d'entreprises locales moyennant rémunération par le biais de marchés de location.

Sanef a été en 2003 la première société concessionnaire d'autoroutes à devenir titulaire de licences d'opérateur de télécommunications relatives à l'établissement et l'exploitation d'un réseau ouvert au public, attribuées par l'Autorité de Régulation des Télécommunications (« ART »), en vertu des articles L. 33-1 et L. 34-1 de l'ancien Code des postes et télécommunications, aujourd'hui Code des postes et communications électroniques, dans leur version antérieure aux lois n° 2004-579 et 2004-669 des 21 juin et 9 juillet 2004. A la date d'enregistrement du présent document de base, Sanef est la seule société concessionnaire d'autoroute, hors sociétés tunnelières, à bénéficier de la qualité d'exploitant d'un réseau ouvert au public au sens des dispositions du Code des postes et communications électroniques (*Source : ART, www.art-telecom.fr, 7 février 2005*), ce qui lui permet d'offrir aux entreprises et collectivités territoriales situées à proximité de son réseau une offre complète de services (supervision des boucles locales, exploitation et maintenance des boucles locales, liaisons spécialisées haut débit, vidéosurveillance, Internet haut débit, téléphonie sur IP, visio-conférence et visio-téléphonie).

La promotion et la gestion d'aires de services

Ce métier consiste à promouvoir et gérer les activités et les installations sur les aires de service situées sur les autoroutes du Groupe. Le Groupe exploite, au 31 décembre 2004, 71 aires de service (58 sur le réseau Sanef et 13 sur le réseau SAPN), dont certaines réalisent un chiffre d'affaires important (comme l'aire d'Assevillers Ouest, sur l'autoroute A1, dont, en 2004, les exploitants installés ont réalisé un chiffre d'affaires total hors carburant d'environ 10 millions d'euros et distribué plus de 12,5 millions de litres de carburant). A de rares exceptions près (lorsqu'un trafic trop faible ne rend pas ces aires attractives), le Groupe n'est pas exploitant direct et confie l'exploitation des installations présentes sur les aires de services (stations services, restaurants, buffets, relais routiers, centres de promotion de produits régionaux, hôtels, bureaux de change, etc.) à des tiers aux termes de contrats de sous-concession.

L'expérience que le Groupe a acquise dans ce cadre lui permet de faire évoluer son métier vers l'aménagement et la promotion d'activités commerciales sur les aires de service en vue, d'une part, d'améliorer l'offre de produits et de services et la qualité de l'accueil et, d'autre part, de fidéliser sa clientèle. A cet égard, Sanef développe actuellement sur ses aires le concept de « Village Commercial » qui s'articule autour d'un bâtiment unique, de taille humaine et conviviale sur le modèle d'un centre commercial, d'une diversification des enseignes (grâce notamment à l'implantation d'enseignes connues en milieu urbain) et d'une ouverture sur le réseau routier local, lorsque le site le permet. Ce concept a été mis en oeuvre pour la première fois sur l'aire d'Assevillers sur l'autoroute A1 en décembre 2004. Quatre projets supplémentaires sont en cours de réalisation sur des aires existantes.

L'intervention de Sanef dans ce cadre porte sur l'organisation générale de l'aire de service. Sanef intervient dans la sélection des sous-concessionnaires et, le cas échéant, dans la construction du bâtiment unique. La prise en charge directe de l'investissement immobilier sur certaines de ses aires à partir de 2005 permettra au Groupe d'avoir une plus grande maîtrise des aires concernées et devrait lui donner, au travers de contrats de sous-concession dont il s'efforcera de raccourcir la durée, une capacité d'adaptation de l'offre commerciale en fonction des évolutions de la consommation.

La Société entend enfin se porter candidate à la concession d'aires de service situées hors de son réseau après une étude de rentabilité précise.

4.2 HISTORIQUE ET EVOLUTION DE LA STRUCTURE DU GROUPE

La Société est immatriculée le 25 novembre 1963 sous la dénomination Société des Autoroutes du Nord de la France avec pour mission de construire, entretenir et exploiter l'autoroute A1 (dite « Autoroute du Nord ») reliant la région parisienne et l'agglomération lilloise. La mise en service progressive de cette autoroute permet à la Société de disposer d'un réseau de 199 kilomètres en 1971.

En 1972, la Société se voit attribuer les concessions de l'autoroute A2 reliant l'autoroute A1 à la frontière belge, de la section Metz – Reichstett de l'autoroute A4 (dite « Autoroute de l'Est ») et de la section Calais – Arras de l'autoroute A26, cette dernière étant complétée en 1979 par la concession de la section Arras – Reims. A la suite de l'attribution de la concession de la section Metz – Reichstett de l'autoroute A4, la Société prend le nom de Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France.

En 1985, la Société absorbe la Société des Autoroutes Paris-Est-Lorraine (« APEL »), qui exploitait jusqu'alors la section Paris (Noisy-le-Grand) – Metz de l'autoroute A4, ce qui porte la longueur totale de son réseau exploité à 826 kilomètres.

En 1989, la Société conclut pour la première fois des contrats en vue de la fourniture d'équipements de péage à l'étranger (Maroc et Belgique).

A partir de 1990, la Société se voit successivement attribuer les concessions de la section Châlons sur Marne – Troyes de l'autoroute A26, de l'autoroute A16 (L'Isle Adam – Amiens – Boulogne sur Mer) et de l'autoroute A29 (RN28 – Amiens – Saint Quentin).

En 1993, la Société constitue SODERANE en vue d'assurer la responsabilité juridique et éditoriale de sa radio d'information trafic diffusée sur la fréquence 107.7 FM.

En 1994, dans le cadre de la réforme du secteur autoroutier, l'Etat constitue trois pôles géographiques financièrement intégrés et autonomes, autour de trois sociétés concessionnaires : Sanef, ASF et APRR. Dans ce cadre, Sanef procède, à la demande de l'Etat, à l'acquisition de 98,78 % du capital de SAPN (alors concessionnaire de l'autoroute A13, dite « Autoroute de Normandie », de la section Le Havre – RN 28 de l'autoroute A29 et de l'autoroute A14), qui conserve son autonomie opérationnelle (voir Section 4.6.1 « SAPN »). Le réseau cumulé de Sanef et SAPN est de 1.344 kilomètres en 1994.

La même année, la Société prend une participation de 34 % au sein du capital de la société Centaure Nord-Pas-de-Calais, qui exploite un centre de formation à la conduite routière (SAPN ayant par ailleurs acquis, dès 1990, 49,9 % du capital de la société Centaure Paris-Normandie, qui exploite un centre du même type dans l'Eure).

En 1996, SAPN met en service l'autoroute A14, première autoroute urbaine à péage d'Ile-de-France, et en confie l'exploitation à la société en ayant assuré la construction, la Société de Construction et d'Exploitation de l'autoroute A14.

En 1997, SAPN constitue SONORA en vue d'assurer la responsabilité juridique et éditoriale de sa radio d'information trafic (Autoroute FM). SONORA diffuse un programme commun avec celui du réseau Cofiroute grâce à un accord de fourniture de programme.

En 2001, conformément à l'ordonnance n° 2001-273 du 28 mars 2001 réformant le régime d'exploitation de certaines sociétés concessionnaires d'autoroutes du secteur public, les concessions de Sanef et SAPN sont prolongées jusqu'au 31 décembre 2028 (voir Section 4.4.2 « Le système autoroutier français »). Cette ordonnance a également supprimé la garantie de reprise de passif en fin de concession accordée par l'Etat et assujetti les sociétés concessionnaires à un régime comptable de droit commun. Parallèlement, l'Etat a mis fin au système de l'adossement (qui consistait à financer la construction de nouvelles sections d'autoroutes grâce au péage perçu sur les sections en service d'une même société concessionnaire et à prolonger la durée de la concession de cette société). Par ailleurs, depuis le 1^{er} janvier 2001, le régime de droit commun de la TVA s'applique aux péages.

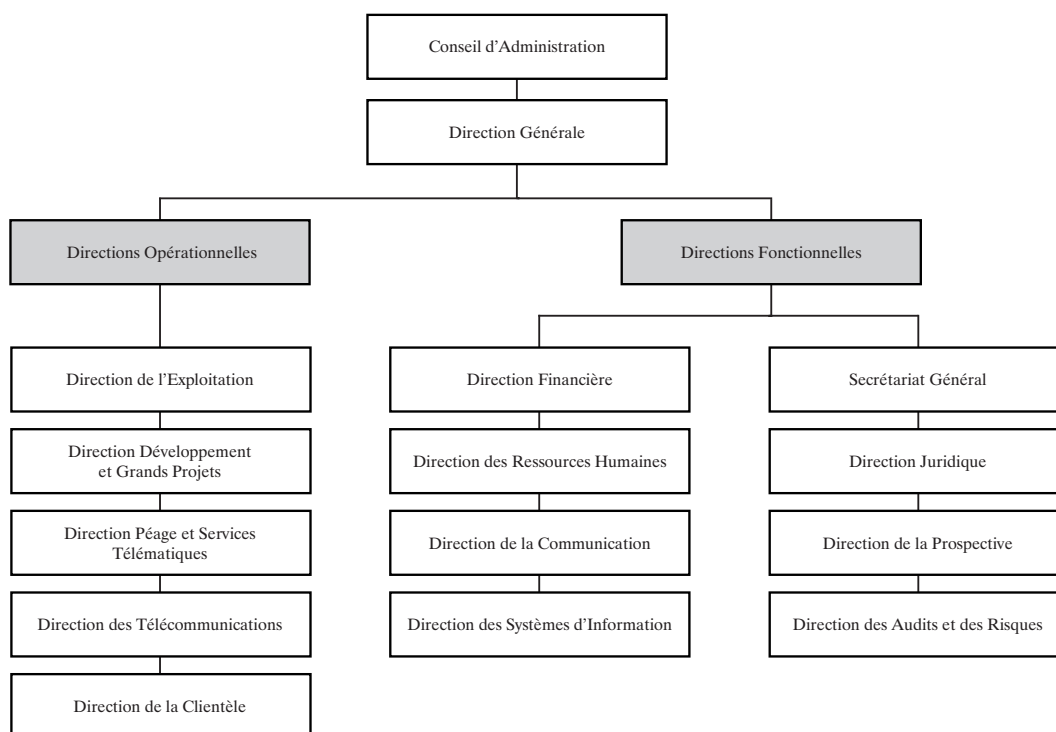
En 2002, devant les pertes importantes constatées par SAPN, Sanef et SAPN élaborent un plan de recapitalisation et de soutien qui a pour objectif, d'une part, la restauration des capitaux propres de SAPN et, d'autre part, le retour à l'équilibre des comptes. Les principaux termes de ce plan sont décrits à la Section 4.6.1 « SAPN ».

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

La même année, SAPN acquiert 8 % du capital de la société Alis (Autoroute de liaison Seine-Sarthe), concessionnaire de l'autoroute A28 (Rouen-Alençon), et 30 % du capital de Routalis, société d'exploitation de l'autoroute A28 (voir Section 4.6.5 « Alis/Routalis »).

En 2003, la Société modifie son organisation interne, en créant cinq directions opérationnelles (Direction de l'Exploitation, Direction Développement et Grands Projets, Direction Péage et Services Télématiques, Direction des Télécommunications, Direction de la Clientèle) et huit directions fonctionnelles (Direction Financière, Direction des Ressources Humaines, Direction de la Communication, Direction des Systèmes d'information, Secrétariat Général, Direction Juridique, Direction de la Prospective, Direction des Audits et des Risques), tout en rajeunissant une partie de ses cadres. Remplaçant une organisation régionale, cette nouvelle organisation interne accompagne la stratégie de développement du Groupe désormais articulée autour de deux métiers principaux (concessionnaire et exploitant), et de trois métiers connexes (services télématiques, télécommunications et gestion des aires de service). La Société exerce, depuis 2003, ces métiers sous les marques, « Sanef Concessions », « Sanef Services », « Sanef Télématique », « Sanef Télécoms » et « Sanef Village Commercial » (voir Section 4.8.7 « Propriété intellectuelle »).

A la date d'enregistrement du présent document de base, l'organigramme de la Société est le suivant :



En 2004, la Société modifie sa dénomination sociale pour adopter sa dénomination actuelle (Sanef). Cette modification s'inscrit dans le cadre de l'extension géographique et sectorielle du domaine d'activités de la Société détaillée ci-dessus.

La Société procède également à l'acquisition de 41,85 % du capital de Masternaut, société spécialisée dans la fabrication et la commercialisation de solutions pour le suivi et l'optimisation des métiers itinérants, et de 100 % du capital de Nacional P, qui elle-même détient 42,98 % du capital de Masternaut, pour un prix total de 7,3 millions d'euros (dont 1,6 million reste à verser le 1^{er} octobre 2005 et 1,6 million le 31 décembre 2006).

Les septième et sixième avenants aux conventions de concession de la Société et de SAPN respectivement, ont été approuvés par décrets du 5 novembre 2004, publiés au Journal Officiel le 7 novembre 2004. Les contrats pluriannuels (dit « contrats d'entreprise ») de Sanef et SAPN avec l'Etat pour la période 2004-2008 ont été signés par l'Etat le 31 décembre 2004. Ces conventions de concession (incluant le cahier des charges y étant annexé) et ces contrats d'entreprise prévoient la construction de nouvelles liaisons autoroutières, des travaux d'élargissement à trois voies, la réalisation de nouveaux échangeurs et le réaménagement d'échangeurs existants (voir les Sections 4.5.7 « Conventions de concession » et 4.5.8 « Contrats d'entreprise »).

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

Le 9 décembre 2004, Sanef a conclu un accord portant sur l'acquisition, sous réserve de la réalisation de certaines conditions suspensives, de 11,67 % du capital d'Alis, société concessionnaire de l'autoroute A28 (Rouen-Alençon) auprès du Groupe Bouygues pour un montant de 1,7 million d'euros. Dans l'hypothèse de la réalisation desdites conditions suspensives, cette acquisition permettrait au Groupe de porter sa participation totale au capital d'Alis à hauteur de 19,63 % (voir Section 4.6.5 « Alis / Routalis »).

Le 14 janvier 2005, la Société a mis en service la section Amiens – Neufchâtel-en-Bray de l'autoroute A29 (58,4 kilomètres). Cette section, qui a porté le réseau en service du Groupe à 1.743 kilomètres, constitue le dernier maillon d'un itinéraire autoroutier contournant le nord et l'ouest du bassin parisien et destiné à connecter les grands ports normands (Le Havre, Rouen et Caen) au réseau autoroutier européen par les autoroutes A16, A1 et A26.

4.3 STRATEGIE DU GROUPE

L'objectif principal du Groupe est d'optimiser économiquement, opérationnellement et commercialement la gestion de ses concessions actuelles. Par ailleurs, le Groupe entend valoriser son savoir-faire dans chacun de ses deux métiers principaux et ses trois métiers connexes afin de saisir des opportunités de croissance.

La Société et SAPN envisagent de contractualiser avec l'Etat certains des objectifs présentés ci-dessous dans un contrat de groupe à échéance 2008.

4.3.1 Exploiter ses concessions avec efficacité

Les éléments clefs de la stratégie du Groupe dans ce cadre sont les suivants :

- **Poursuivre sa politique de maîtrise des coûts.** Le Groupe entend poursuivre sa politique de maîtrise des coûts, notamment en s'appuyant sur le développement du télépéage, sur son programme de modernisation et d'automatisation des gares de péage (incluant notamment le programme APRI décrit à la Section 4.7.2 « Faits marquants en 2004 ») ainsi que sur la réduction des frais financiers liés à ses emprunts par une gestion dynamique de sa dette (voir Section 5.6 « Liquidités et ressources en capital »).
- **Renforcer sa structure financière,** grâce à l'amélioration de la situation financière de SAPN (grâce notamment à une hausse annuelle des tarifs de péage supérieure à l'évolution des prix à la consommation (hors tabac) jusqu'en 2013 et une prévision de croissance de ses trafics, basée sur la croissance historique constatée, supérieure à la moyenne du secteur en France), à l'amélioration des fonds propres du Groupe qui pourrait résulter des augmentations de capital de la Société qui seraient réalisées en cas de demande d'admission des actions de la Société sur le Premier Marché d'Euronext Paris S.A. (ou son successeur) et une limitation à l'avenir de son recours à l'endettement. L'objectif de la Société est d'obtenir une notation financière comparable à celle des autres sociétés du secteur⁽¹⁾, étant précisé qu'elle ne fait, à la date du présent document de base, l'objet d'aucune notation.
- **Poursuivre l'aménagement de son réseau concédé** en s'appuyant sur son expertise en matière de gestion de projet et de maîtrise d'ouvrage conformément aux contrats d'entreprise 2004-2008 (voir Section 4.5.8 « Contrats d'entreprise »).
- **Assurer un haut niveau de qualité de service à la clientèle** en poursuivant le développement du télépéage Liber-t pour les véhicules légers et en mettant en place, pour les poids lourds, un système de télépéage interopérable à terme avec les autres systèmes européens. En outre, le Groupe entend poursuivre ses efforts afin de fournir à ses clients, en temps réel, les informations relatives à la fluidité du trafic et la sécurité par les moyens qu'il a mis en œuvre sur son réseau (fréquence 107.7 FM, panneaux d'affichage à messages variables, services d'information trafic par télépéage, serveurs vocaux, portails et sites Internet, calcul des temps de parcours).

⁽¹⁾ ASF bénéficie d'une notation A+/Stable/A-1 et APRR d'une notation A/Stable/A-1 (Source : Standard & Poor's Ratings Direct, 1^{er} février 2005).

- ***Inscrire son action dans une démarche de développement durable.*** Le Groupe a décidé depuis deux ans, d'inscrire sa stratégie de développement dans une logique de développement durable. Le Groupe intervient ainsi au niveau des territoires desservis par son réseau, notamment pour mettre en place des solutions innovantes permettant de réaliser de nouveaux diffuseurs très économiques, réduire la fracture numérique et proposer aux économies locales des accès au haut débit, ou encore favoriser le transfert du trafic de poids lourds du réseau secondaire vers les autoroutes.

4.3.2 Saisir des opportunités de croissance

Le Groupe recherchera des opportunités de croissance dans les domaines où ses savoir-faire (maîtrise technologique, expertise dans ses métiers, courbe d'expérience et présence territoriale) sont les mieux valorisés. A cet effet, le Groupe s'est donné pour objectif de :

- ***Se porter candidat à de nouvelles concessions et marchés de services d'exploitation et fournitures d'équipements autoroutiers.*** Le Groupe souhaite tirer parti de son expérience et de son expertise de concepteur, opérateur et exploitant capable de fournir et d'installer clé en main des infrastructures, équipements fixes d'exploitation et services autoroutiers, afin de se porter candidat, pour les concessions nouvelles ou existantes d'autoroutes, d'ouvrages ou d'infrastructures qui pourraient être mises en concurrence en France ou en Europe, après une analyse fine des risques encourus et une étude de rentabilité précise et en privilégiant à cette fin la constitution de groupements d'entreprises adaptés à chaque projet. Le Groupe n'exclut pas de prendre des participations dans des sociétés concessionnaires d'autoroutes existantes en Europe pour autant qu'il devienne ainsi un actionnaire industriel de référence et qu'il puisse y exercer ses métiers.
- ***Constituer une offre de services télématiques*** permettant au Groupe de se positionner comme un acteur européen dans le domaine à fort potentiel de développement des « transports intelligents ». Le Groupe entend anticiper et accompagner les mutations du péage et le développement des technologies associant le positionnement par satellite (GPS) et la téléphonie mobile (GSM/GPRS) pour l'aide à la mobilité, notamment par le biais de sa filiale Masternaut. Dans le domaine du péage, le Groupe a la volonté de répondre à tout appel d'offres de mise à péage de réseaux routiers, autoroutiers et urbains en Europe. Dans le domaine des services télématiques, le Groupe se concentrera sur le développement auprès de ses clients particuliers et entreprises, d'une offre complète structurée autour des lignes de produits complémentaires au télépéage : information trafic et aide au déplacement, sécurité et assistance, gestion de la mobilité et suivi de flottes de véhicules.
- ***Développer ses services de proximité liés au réseau concédé.*** Le Groupe cherche à faire progresser les revenus tirés de ses services de proximité qui, bien que présentant un potentiel de développement modeste par rapport au chiffre d'affaires actuel du Groupe, pourraient générer des revenus additionnels et augmenter la rentabilité globale du Groupe. A cet égard, le Groupe entend poursuivre, grâce à son savoir-faire d'exploitant reconnu, au professionnalisme de ses équipes et sa proximité des clients :
 - la valorisation de ses savoir-faire d'exploitant pour assurer des prestations de services aux tiers (notamment aux collectivités locales) combinant des prestations multiples : viabilité hivernale, entretien des espaces verts, mise en sécurité des routes et des chantiers, entretien des voiries ou bien encore vidéo-surveillance et gestion du trafic. Le Groupe entend à ce titre mettre à profit la politique d'externalisation menée par certaines collectivités locales ainsi que le transfert dans le domaine routier départemental d'environ 20.000 kilomètres de routes jusqu'alors classées dans le domaine public routier national (voir Section 4.4.2. « Le système autoroutier français ») ;
 - l'offre aux entreprises et aux collectivités territoriales situées à proximité de son réseau, de services de télécommunication, à des coûts maîtrisés et adaptés aux besoins de ses clients, s'appuyant sur un réseau de fibres optiques, un ensemble de pylônes, et la reconnaissance depuis 2003 par l'ART, de Sanef en qualité d'exploitant d'un réseau ouvert au public ; et

- le développement et la promotion des aires de service du Groupe, notamment sur le réseau Sanef, avec la poursuite de la mise en œuvre du concept de « Village Commercial », axé sur le regroupement des commerces, restaurants et hôtels dans un espace unique, de l'implantation d'enseignes reconnues du commerce urbain et d'une ouverture sur le réseau routier local, lorsque le site le permet. Le Groupe entend également étendre les services offerts à la clientèle poids lourds, notamment en développant des parkings sécurisés (le premier a été ouvert en décembre 2004 sur l'aire de Vémars Ouest de l'autoroute A1).

4.4 CONTEXTE SECTORIEL EN FRANCE ET EN EUROPE

4.4.1 Présentation générale du marché des transports

4.4.1.1 La politique des transports en Europe et en France

Contexte européen

Au niveau européen, les grands axes de la politique des transports ont été déterminés dans le Livre Blanc de la Commission Européenne du 12 septembre 2001, « *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix* ».

Le Livre Blanc a proposé un plan d'action visant à améliorer la qualité et l'efficacité des transports européens. La Commission Européenne a ainsi proposé 60 mesures pour développer la politique des transports, parmi lesquelles la réalisation de grandes infrastructures afin de supprimer les goulets d'étranglement, l'harmonisation des normes minimales de sécurité pour les tunnels du réseau routier transeuropéen et une modification de la tarification des infrastructures routières.

Ces propositions ont donné lieu, d'abord, à l'adoption de la directive 2004/54/CE du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen. Cette directive s'applique à tous les tunnels du réseau routier transeuropéen d'une longueur supérieure à 500 mètres et prévoit toute une série de mesures portant, entre autres, sur la conception de l'ouvrage, les équipements de sécurité, la gestion du trafic, la formation des services d'intervention, la gestion des incidents, l'information des usagers et l'amélioration de la communication entre les autorités responsables et les services d'intervention (police, pompiers et équipes de secours).

A la suite du Livre Blanc, la directive 2004/52/CE concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté a également été adoptée le 29 avril 2004. Cette directive prévoit que les Etats doivent s'efforcer de faire en sorte que, pour le 1^{er} janvier 2007, des systèmes de télépéage puissent être utilisés pour au moins 50 % du flux de trafic dans chaque gare de péage. Plus généralement, l'objectif de cette directive est de garantir l'interopérabilité des systèmes de péage dans le marché intérieur au 1^{er} juillet 2009 pour les poids lourds et au 1^{er} juillet 2011 pour tous les véhicules (voir Section 4.8.6 « Système de télépéage routier »).

Enfin, ces propositions ont donné lieu à la proposition de directive modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. Cette proposition de directive tend à modifier le régime actuellement applicable aux véhicules de plus de 12 tonnes en matière de taxes, de péages et de droits d'usage. En particulier, elle a pour objet d'étendre le régime de tarification aux véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes.

Actuellement, le transport routier sur routes et autoroutes est le mode de transport dominant dans l'Union Européenne. Il assure environ 80 % du transport total de marchandises (environ 45 % du trafic en tonnes-kilomètres) et de voyageurs (en milliards de voyageurs-kilomètres) (*Source : DATAR, « La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ? », 2003*).

Entre 1995 et 2001, la longueur totale du réseau autoroutier a augmenté de 8.100 kilomètres dans les 25 pays de l'Union Européenne pour atteindre plus de 55.000 kilomètres. Les plus grands réseaux autoroutiers nationaux sont ceux de l'Allemagne (11.800 kilomètres), la France (9.900 kilomètres) et l'Espagne (9.600 kilomètres). Pendant la même période, la longueur totale de lignes de chemins de fer a diminué de 8.700 kilomètres pour se situer légèrement en dessous de 200.000 kilomètres (*Source : Annuaire Eurostat 2004*).

Au 1^{er} janvier 2004, en Europe, le réseau autoroutier concédé à péage représentait plus de 23.000 kilomètres (*Source : ASECAP, Bulletin statistique 2004*).

Contexte français

En France, l'organisation des transports de voyageurs et de marchandises porte sur les différents modes et réseaux de transport (réseaux routier, ferroviaire et aéroportuaire) et s'inscrit dans le cadre de schémas de transport à moyen et long terme établis par l'Etat en application de sa politique d'aménagement et de développement du territoire.

Ces schémas de transport sont établis en application des lois suivantes : la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) et la loi d'orientation sur l'aménagement et le développement du territoire n° 95-115 du 4 février 1995 (LOADT), telle que modifiée par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire n° 99-533 du 25 juin 1999 (LOADDT).

La LOTI a assigné 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. A cet effet, elle prévoyait l'établissement par l'Etat et les collectivités territoriales de schémas directeurs d'infrastructures pour assurer la cohérence des réseaux définis pour les différents modes de transport et pour fixer les priorités en matière de modernisation, d'adaptation et d'extension des réseaux.

Dans ce cadre, la LOADT a assigné à ces schémas un objectif d'amélioration de l'accessibilité à toute partie du territoire français, en énonçant qu'en 2015, aucune partie du territoire français métropolitain continental ne devra être située à plus de 50 kilomètres ou de 45 minutes en voiture, soit d'une autoroute ou d'une route express à deux voies, soit d'une gare TGV.

En application de la LOADDT, les schémas d'infrastructure ont été remplacés par deux schémas multimodaux de services collectifs de transport, l'un dédié au transport de voyageurs, l'autre dédié au transport de marchandises (décret n° 2002-560 du 18 avril 2002). Ces deux schémas (qui constituent deux des neuf schémas multimodaux de services collectifs adoptés en 2002) explicitent les grands projets d'infrastructure d'importance nationale, établis par l'Etat à un horizon de vingt ans, dans des conditions compatibles avec les exigences économiques, sociales et environnementales d'un développement durable.

Les principaux investissements prévus en matière d'infrastructure routière consistent en :

- une optimisation de la capacité des voies existantes avec la mise en place du plan de gestion du trafic (PALOMAR) ;
- des aménagements d'itinéraires alternatifs aux principaux axes congestionnés ;
- des investissements de capacité et contournements d'agglomérations destinés aux flux de transit ; et
- le développement de systèmes d'information routière et de gestion du trafic des réseaux de voies rapides en grande agglomération.

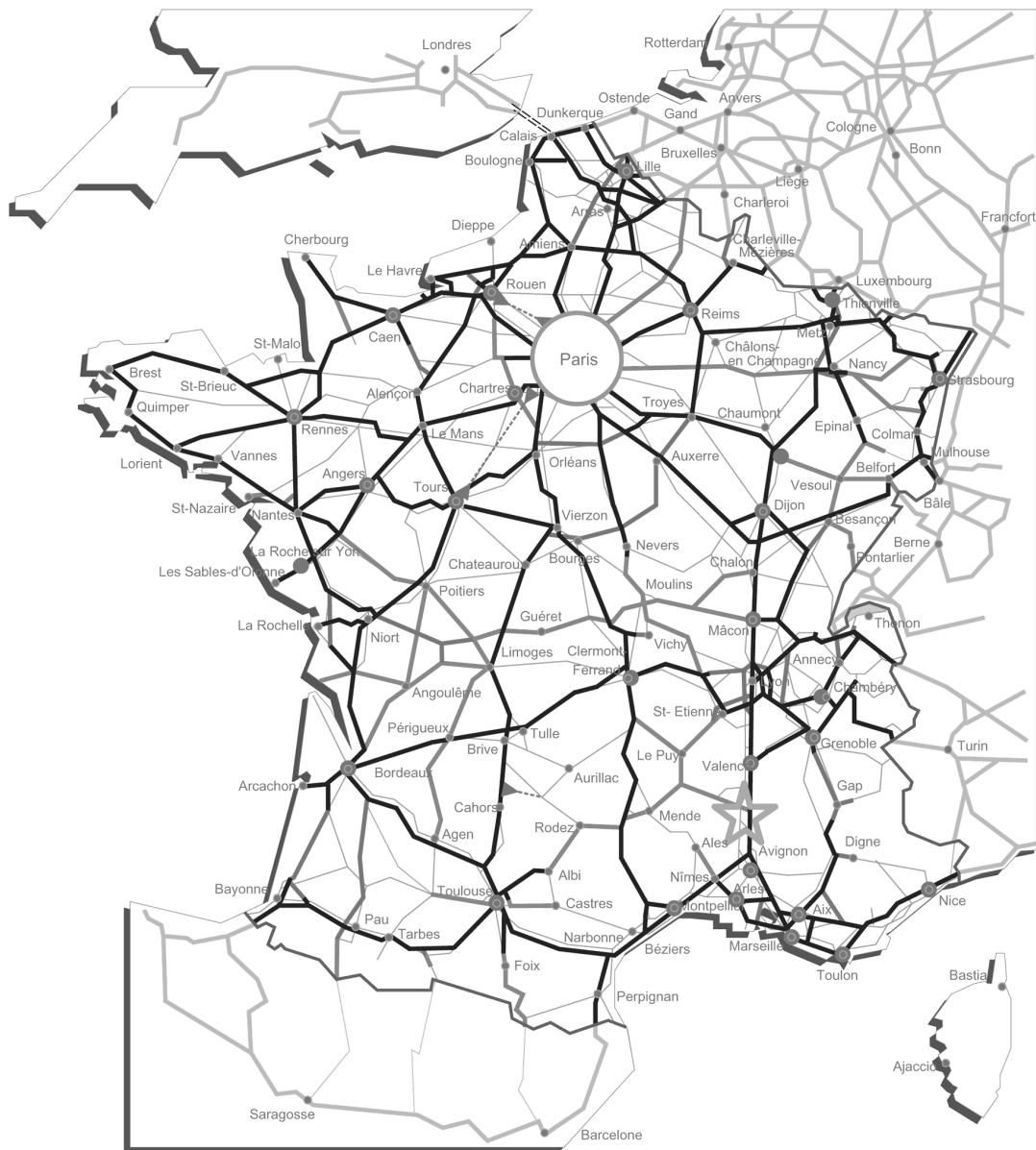
Sur ces bases, le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (« CIADT ») du 18 décembre 2003 a adopté les orientations de la nouvelle politique de transport. Cette politique devra concilier plusieurs objectifs : le développement économique, l'attractivité du territoire dans une Europe élargie et la prise en compte des enjeux environnementaux, globaux et locaux. Concernant en particulier la route, le CIADT prévoit qu'elle restera le mode majeur pour les transports intérieurs et qu'elle sera essentiellement destinée à assurer la circulation de grand transit, les déplacements entre métropoles régionales, l'accessibilité des équipements présentant un intérêt économique national ou européen et une desserte équilibrée du territoire.

Dans ce contexte, le CIADT a fixé trois axes de développement du réseau routier :

- assurer la fluidité des grands axes de transit Nord-Sud ;
- achever la réalisation de grandes liaisons autoroutières Est-Ouest ; et
- parfaire la desserte des territoires encore enclavés.

Concrètement, le CIADT a approuvé la planification des infrastructures routières à l'horizon 2025, lesquelles figurent sur la carte ci-après.

Infrastructures routières en 2025



- Autoroutes ou voies assimilées en service, en travaux ou concédées
- Autoroutes en projet
- Contournements urbains
- Grandes Liaisons d'Aménagement du Territoire (GLAT) en cours d'aménagement (*)
- Projets à définir
- ☆ Problématique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien

La représentation des liaisons sur cette carte ne préjuge pas des tracés futurs, en particulier pour l'ensemble des liaisons autoroutières nouvelles.

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.

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

Pour financer les projets d'infrastructures de transport qu'il a validés, estimés à 20 milliards d'euros d'ici 2012, le CIADT a prévu la création d'une agence qui aurait pour mission d'assurer la contribution de l'Etat dans le financement de ces grands projets et de mobiliser, pour la période 2004-2012, un niveau de ressources pouvant atteindre 7,5 milliards d'euros.

Le décret n° 2004-1317 du 26 novembre 2004 a ainsi créé l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (« AFITF »), établissement public national, en charge du financement de la part de contributions publiques incombant à l'Etat. Plus précisément, l'AFITF a pour mission de concourir, dans le respect des objectifs du développement durable et selon les orientations du gouvernement français, au financement de projets d'intérêt national ou international relatifs à la réalisation ou à l'aménagement, d'infrastructures routières.

Conformément à sa mission, l'AFITF accordera des subventions d'investissement et des avances remboursables non rémunérées, apportera des fonds de concours et participera au financement des investissements prévus par des contrats de partenariat (pour une description de ces contrats de partenariat, voir Section 4.8.1 « Les contrats conclus entre l'Etat et le Groupe »).

Les ressources de l'AFITF comprendront, notamment, les produits des participations détenues par l'Etat et ses établissements publics dans le capital des sociétés concessionnaires d'autoroutes et, dans les conditions fixées par une loi de finances, le produit de la redevance domaniale versée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes à l'Etat pour l'occupation du domaine public national (pour une description du régime de la redevance domaniale, voir Section 4.8.1 « Les contrats conclus entre l'Etat et le Groupe »).

4.4.1.2 Données générales de trafic

Les flux de transport ont connu dans le passé une croissance forte, tendanciellement supérieure à celle de l'activité économique, notamment grâce à l'ouverture des frontières et l'élargissement du marché européen (*Source : Ministère de l'Equipeement, des Transports et de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer, Présentation de l'avancement des projets proposés au CIADT du 18 décembre 2003 et projection de la demande de transports à l'horizon 2025, 9 décembre 2004*).

Le trafic routier de voyageurs (mesuré en milliards de voyageurs-kilomètres) a ainsi progressé de 3,5 % par an en moyenne entre 1980 et 2002 sur le réseau routier national, grâce notamment à la croissance des revenus, la motorisation des ménages et la modernisation du réseau routier national (*Source : Ministère de l'Equipeement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer, Présentation du 9 décembre 2004 précitée*). Malgré une croissance contrastée au cours des dernières années, le transport routier de passagers demeure le principal mode de transport de voyageurs avec environ 89 % du trafic national en 2003 contre 9,5 % pour le rail, et 1,5 % pour le transport aérien (*Source : www.transports.equipement.gouv.fr, 9 février 2005*).

Le tableau ci-dessous présente l'évolution de la répartition du trafic de voyageurs en France entre les principaux modes de transport sur la période 2000-2003.

Mode de transport	2000	2001	2002	2003
	(milliards de voyageurs – kilomètres) ⁽¹⁾			
Routier	744,9	772,4	784,0	781,3
Ferroviaire	80,7	82,6	84,6	83,0
Aérien	15,7	14,5	13,7	13,0
Total	841,3	869,5	882,3	877,3

⁽¹⁾ Nombre de voyageurs transportés multiplié par le nombre de kilomètres des trajets effectués.

Source : www.transports.equipement.gouv.fr, 9 février 2005.

Le trafic routier de marchandises (mesuré en milliard de tonnes-kilomètres) sur le réseau routier national a progressé de 2,9 % par an en moyenne entre 1980 et 2002. Sur la même période, le transport ferroviaire de marchandises reculait à un rythme moyen de 1,2 % par an, et le transport fluvial reculait à un rythme moyen de 2 % par an (*Source : Ministère de l'Equipeement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer, Présentation du 9 décembre 2004 précitée*). Malgré un ralentissement de sa croissance depuis 2001, le

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

transport routier demeure le mode prépondérant de transport de marchandises par voies terrestres (y compris fluviales) avec une part de marché qui atteint près de 79 % du trafic total intérieur en 2003 (*Source : Ministère de l'Équipement, des Transports et de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer – Direction des Transports Terrestres, Les Transports en 2003, mars 2004*).

Le tableau ci-dessous présente l'évolution de la répartition du trafic de marchandises en France entre les principaux modes de transport terrestres sur la période 2000-2003.

Mode de transport	2000	2001	2002	2003
	(milliards de tonnes – kilomètres) ⁽¹⁾			
Routier	266,5	273,7	276,6	279,7
Ferroviaire	55,4	50,4	50,0	46,9
Fluvial	7,3	6,7	6,9	6,9
Oléoducs	21,7	22,1	20,9	22,2
Total	350,9	352,9	354,4	355,7

⁽¹⁾ Nombre de tonnes de marchandises transportées multiplié par le nombre de kilomètres des trajets effectués.

Source : www.transports.equipement.gouv.fr, 9 février 2005.

Sur la période 2000-2003, la circulation sur les autoroutes concédées françaises, mesurée en milliards de véhicules-kilomètres, est passée de 65,8 milliards à 74,4 milliards, ce qui représente une croissance annuelle moyenne de 4,2 % sur cette période. Ce chiffre a augmenté entre 2002 et 2003 de 2,5 % (passant de 72,6 milliards à 74,4 milliards de kilomètres parcourus). Il est en légère baisse par rapport à la croissance observée entre 2001 et 2002, qui était de 4,8 % (*Source : ASFA, rapport annuel 2003*). En comparaison, le trafic total sur le réseau routier national, en milliards de véhicules-kilomètres a enregistré une croissance annuelle moyenne de seulement 1,9 % (*Source : www.transports.equipement.gouv.fr, 9 février 2005*).

Le tableau ci-dessous reprend l'évolution de la circulation sur les autoroutes concédées françaises sur la période 2000-2003.

Type de véhicules	2000	2001	2002	2003
	(milliards de véhicules – kilomètres)			
Véhicules légers	54,7	57,9	60,8	62,4
Taux de croissance	1,7 %	5,9 %	5 %	2,6 %
Poids lourds	11,1	11,4	11,8	12
Taux de croissance	6,7 %	2,7 %	3,5 %	1,7 %
Total	65,8	69,3	72,6	74,4
Taux de croissance	2,5 %	5,3 %	4,8 %	2,5 %

Source : ASFA, données brutes – Rapport annuel 2003

Pour l'avenir, selon une étude réalisée par le Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer (*Source : Présentation de l'avancement des projets proposés au CIADT du 18 décembre 2003 et projection de la demande de transports à l'horizon 2025, 9 décembre 2004*), on devrait assister dans les vingt prochaines années à un ralentissement de la croissance des transports, due au ralentissement démographique et à l'arrivée à maturité de certains marchés, notamment de l'usage de l'automobile. Dans ce contexte :

- les transports interurbains de voyageurs, tous modes confondus, connaîtraient une croissance annuelle moyenne de 1,8 % sur la période 2002-2025, contre 3,1 % sur la période 1980-2002 ;
- les transports intérieurs de marchandises, tous modes confondus, connaîtraient une croissance annuelle de 1,5 % sur la période 2002-2025 contre 1,8 % par an sur la période 1980-2002 ; et

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

- la mobilité locale, caractérisée au cours des dernières années par une forte progression des déplacements en voiture et un allongement des distances, devrait perdurer dans ces tendances mais avec des effets atténués compte tenu du ralentissement démographique et des difficultés de circulation dans les grandes agglomérations.

Par ailleurs, le rééquilibrage entre les différents modes sur la période 2002-2025 serait particulièrement visible dans le transport de voyageurs et devrait s'amorcer dans les transports de marchandises :

- le transport intérieur de voyageurs devrait se caractériser par une croissance annuelle (en milliards de voyageurs – kilomètres) en baisse pour la route et l'aérien (respectivement 1,8 % et 1,7 % contre 3,5 % et 4,4 % pour la période 1980-2002) et en hausse pour le ferroviaire (1,8 % contre 1,5 % pour la période précédente). Le trafic de voyageurs sur les autoroutes concédées devrait connaître une croissance annuelle moyenne de 2,8 % sur la période 2002-2025 (3,2 % sur la période 2002-2010 – *Source : La demande de transport en 2025, Projections des tendances et des inflexions, Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer, septembre 2004*), soit une augmentation plus forte que la croissance annuelle moyenne du trafic de voyageurs sur le réseau routier national (1,8 % sur la période 2002-2025) ; et
- pour le transport de marchandises, qui s'est caractérisé de 1980 à 2002 par une forte progression du mode routier, une tendance au redressement du mode ferroviaire est attendue, à condition que puisse être assurée la qualité de service attendue par les chargeurs. Ce mode ferroviaire pourrait renouer avec une croissance de 1,2 % par an entre 2002 et 2025, avec notamment la réalisation des grandes infrastructures décidées lors du CIADT du 18 décembre 2003, contre 1,5 % pour le mode routier. Le fret fluvial devrait également renouer avec la croissance et bénéficier de l'effet positif du canal Seine-Nord.

Au cours de la même période, le trafic routier sur les grands itinéraires nationaux (voyageurs et marchandises) devrait augmenter dans une fourchette de 40 % à 60 %, en fonction de la croissance du Produit Intérieur Brut.

4.4.2 Le système autoroutier français

Le système autoroutier français se répartit entre un réseau dit « non-concédé », c'est-à-dire directement exploité par l'Etat, et un réseau concédé, dont l'exploitation est confiée soit à des sociétés d'économie mixte dont l'Etat est, directement ou indirectement, le principal actionnaire, soit à des sociétés à capital privé. Au 1^{er} janvier 2004, sur les 10.383 kilomètres du réseau autoroutier français, 7.840 kilomètres avaient été réalisés et étaient exploités par des sociétés concessionnaires, ce qui, à cette date, faisait du réseau autoroutier concédé français le plus long réseau européen concédé (*Source : Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer, Direction des Routes, « Autoroutes et routes nationales assimilées au 1^{er} janvier 2004 » et ASECAP, Bulletin statistique 2004*).

Le système des concessions

Les concessions autoroutières sont des concessions de travaux publics et de service public. Elles sont concédées par l'Etat en vertu d'une convention de concession à laquelle est annexé un cahier des charges, approuvée par décret en Conseil d'Etat, qui fixe les conditions dans lesquelles le concessionnaire assure la construction, l'exploitation et l'entretien d'un ensemble de sections d'autoroutes (y compris les ouvrages et installations annexes) concédées.

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. Les autoroutes y sont définies comme des routes sans croisements, 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 ne peuvent appartenir qu'à l'Etat. L'article 4 de la loi de 1955, devenu l'article L. 122-4 du Code de la voirie routière, autorise l'Etat 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.

La réforme de 1994

Le système des concessions autoroutières a fait l'objet de plusieurs réformes importantes, dont, notamment, la réforme de 1994 qui a abouti au regroupement des six principales sociétés d'économie mixte concessionnaires

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

d'autoroutes (« SEMCA ») alors existantes en trois groupes régionaux constitués d'une société mère et d'une filiale : le nord, avec Sanef et sa filiale SAPN, le sud, avec ASF et sa filiale ESCOTA et un troisième pôle géographique autour de APRR et de sa filiale, AREA. Ces sociétés ont, à cette occasion, été recapitalisées par transformation en capitaux propres des avances consenties par l'Etat.

La réforme de 1994 a également été à l'origine du décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 instaurant l'établissement de contrats pluriannuels comportant des engagements financiers et tarifaires des sociétés concessionnaires. En 1995, l'Etat a signé avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes des contrats de plan quinquennaux (dénommés « contrats d'entreprise » depuis la loi n° 2001-420 du 15 mai 2001 relative aux nouvelles régulations économiques).

La première génération de ces contrats d'entreprise est arrivée à son terme à la fin de l'année 1999. Depuis cette date, des nouveaux contrats d'entreprise ont été conclus en 2002 pour ASF et ESCOTA et en 2004 pour Sanef SAPN, APRR et AREA. Les contrats d'entreprise de Sanef et SAPN sont détaillés dans la Section 4.5.8 « Contrats d'entreprise ».

Pour la fixation des tarifs, en l'absence de contrat d'entreprise, comme cela a été le cas en 2000, 2001 et 2002 pour les six SEMCA et en 2003 et 2004 pour APRR, AREA, Sanef et SAPN, il est fait application de l'article 3 du décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers qui prévoit que, jusqu'à la conclusion d'un 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, la majoration des tarifs ne pouvant être inférieure à 70 % 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 concessionnaire.

Les hausses sont définies de façon à assurer l'équilibre financier de chacune des concessions, en fonction de divers paramètres, dont notamment l'inflation. Les hausses sont réparties entre les diverses catégories de véhicules en fonction notamment des charges qu'elles occasionnent.

La réforme de 2001

Conforté par une décision de la Commission européenne en date du 24 octobre 2000 relative à la réforme du régime d'exploitation des concessions autoroutières, le gouvernement français a engagé une autre réforme du secteur. Ainsi, après habilitation par la loi n° 2001-1 du 3 janvier 2001, l'ordonnance n° 2001-273 du 28 mars 2001 (ratifiée par la loi n° 2001-1011 du 5 novembre 2001) a supprimé la garantie de reprise de passif en fin de concession accordée par l'Etat et la technique comptable dite « des charges différées », qui permettait d'inscrire à l'actif du bilan les pertes initiales d'une section d'autoroutes ou d'un ouvrage concédé et d'en reporter la prise en charge sur les exercices bénéficiaires.

Parallèlement, l'Etat a mis fin au système de l'adossement qui consistait à financer partiellement de nouvelles sections d'autoroutes grâce au péage perçu sur les sections en service d'une même société concessionnaire et à prolonger la durée de la concession de cette société. Désormais, l'attribution des nouvelles sections d'autoroutes donne lieu à une mise en concurrence et l'équilibre de leur financement est assuré, le cas échéant, par des subventions versées par les pouvoirs publics.

En contrepartie de ces modifications, l'ordonnance du 28 mars 2001 a prorogé la durée des conventions de concession des six SEMCA mentionnées ci-dessus et de la Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (« SFTRF »). A cette occasion, la durée des conventions de concession de Sanef et de SAPN a été prorogée jusqu'au 31 décembre 2028.

Enfin, depuis le 1^{er} janvier 2001, le régime de droit commun de la TVA s'applique aux péages.

La loi du 13 août 2004

La loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales a eu notamment pour objet de transférer dans le domaine routier départemental une partie des routes jusqu'alors classées dans le domaine public routier national (environ 20.000 kilomètres). Elle a par ailleurs autorisé l'institution de péages sur les autoroutes non concédées.

S'agissant des concessions autoroutières, cette loi dispose que des ouvrages ou des aménagements non prévus au cahier des charges de la concession peuvent être intégrés à l'assiette de celle-ci à la condition d'être nécessaires ou utiles à l'exploitation de l'autoroute, tout en ne représentant qu'un caractère accessoire par rapport à l'ouvrage

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

principal. Il peut être procédé à un allongement de la durée de la délégation lorsque leur financement ne peut être couvert par l'augmentation raisonnable des tarifs de péage, l'allongement de cette durée ainsi que l'augmentation des tarifs devant être strictement limités à ce qui est nécessaire. Le cas échéant, l'Etat et les collectivités territoriales intéressées, dans le cadre des règles prévues dans le Code général des collectivités territoriales peuvent, à titre exceptionnel, apporter leurs concours (article L. 122-4 al. 4 du Code de la voirie routière modifié).

Par ailleurs, la loi du 13 août 2004 prévoit que, en cas de contribution de collectivités territoriales au financement de la concession d'autoroute, une partie des résultats financiers de la concession doit être partagée avec ces collectivités, lorsque les résultats financiers de la concession excèdent les prévisions initiales (article L. 122-4 al. 5 du Code de la voirie routière).

Les dispositions précitées relatives aux concessions autoroutières ne seront applicables qu'après un décret en Conseil d'Etat fixant leurs conditions d'application, en particulier les modalités d'application de l'article L. 122-4 al. 5 du Code de la voirie routière, le cas échéant, aux concessions existantes. A la date d'enregistrement du présent document de base, ce décret n'est pas paru.

Concessions futures

L'obtention de nouvelles concessions fait partie intégrante de la stratégie de développement du Groupe. En France, les éventuelles concessions futures s'inscriront dans le cadre des schémas nationaux de services collectifs de transport adoptés en 2002 (voir Section 4.4.1 « Présentation générale du marché des transports »). Ces schémas prévoient principalement l'élargissement des voies existantes, des contournements d'agglomérations destinés aux flux de transit et quelques liaisons nouvelles. Les modalités d'attribution des nouvelles concessions sont décrites à la Section 4.5.4.1 « Processus d'autorisation, de concession et de construction ».

Sur la base de ces schémas et des décisions du CIADT du 18 décembre 2003, le Groupe estime que les liaisons autoroutières ci-après pourraient faire l'objet de concessions en France à plus ou moins long terme :

Désignation de la section	Longueur (en kilomètres)
A48 Ambérieu-Bourgoin	50
A41 Villy le Pelloux – Saint Julien en Genevois	19
A45 Lyon-Saint-Etienne	50
A89 la Tour-de-Salvagny-A6	10
A51 Contournement de Gap	80
A63 Bordeaux Sud – Saint Geours de Marenne	100
A65 Langon-Pau	125
A650 Pau-Oloron	28
A32 Toul-Thionville	115
A26 Bourges-Auxerre-Troyes	235
A29 Langres-Vesoul	80
A831 Fontenay-le-Comte-Rochefort	60
A24 Amiens-Frontière Belge	90
Contournement Ouest de Lyon	55
Contournement autoroutier de Grenoble	10
Contournement autoroutier de Rouen	37
Contournement autoroutier de Strasbourg	27
Contournement autoroutier de Bordeaux	25
Total	1.196

Source : CIADT du 18 décembre 2003 et Sanef

Le Groupe participe notamment, aux côtés du groupe de bâtiment et travaux publics Eiffage, aux appels d'offres (en cours à la date d'enregistrement du présent document de base) pour la concession des autoroutes A41 (reliant Annecy à Genève) et A65 (reliant Pau à Langon) en France. Le groupement constitué par la Société pour l'appel d'offres relatif à la concession de l'autoroute A65 a été pré-qualifié ; la phase finale de sélection du

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

concessionnaire est en cours. Il entend également se positionner sur des projets de concession à venir en Europe (voir Section 4.3.2 « Saisir des opportunités de croissance »). La Société a ainsi participé en 2003 à l'appel d'offres pour la concession du pont à péage de l'île de Rügen (Allemagne), lequel n'a en définitive pas donné lieu à la mise en concession de cet ouvrage, les autorités locales ayant décidé de retirer cet appel d'offres. Le Groupe n'entend toutefois se porter candidat à de nouvelles concessions qu'après un examen approfondi et que s'il estime qu'elles présentent une perspective de rentabilité satisfaisante et un niveau de risque acceptable (voir Section 6.1.3.2 « Comité de la stratégie et des engagements »).

4.4.3 Les intervenants

Sauf indication contraire, les informations, notamment les données chiffrées, figurant à la présente section, sont celles au 31 décembre 2003.

4.4.3.1 Concessionnaires exploitants

France

Le Groupe était, au 31 décembre 2003, le troisième concessionnaire d'autoroutes en France en terme de taille du réseau exploité.

En France, les concessions autoroutières sont actuellement réparties entre :

- huit sociétés d'économie mixte dont l'Etat est, directement ou indirectement, le principal actionnaire. Parmi ces huit sociétés figurent six concessionnaires d'ouvrages autoroutiers (Sanef, SAPN, ASF, ESCOTA, APRR, AREA) et deux concessionnaires d'un tunnel routier international et d'autoroutes (la Société des Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (« ATMB ») et SFTRF) ; et
- deux sociétés à capital privé : Cofiroute et Alis (autoroute A28 Rouen-Alençon, dans laquelle le Groupe détient une participation détaillée à la Section 4.6.5 « Alis/Routalis »).

Par ailleurs, deux sociétés privées sont concessionnaires d'ouvrages d'art : la Société Marseillaise du Tunnel Prado-Carénage (« SMTPC », concessionnaire du tunnel routier à péage du centre de Marseille) et la Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau (« CEVM », concessionnaire du viaduc du même nom situé sur l'autoroute A75). Enfin, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre exploite les ponts à péage de Tancarville et de Normandie, reliant Le Havre à Honfleur (Seine-Maritime).

Au 1^{er} janvier 2004, le réseau autoroutier concédé français était le premier en Europe en termes de longueur (7.840 kilomètres), devant les réseaux italien (5.593 kilomètres), espagnol (2.612 kilomètres) et autrichien (2.000 kilomètres). Il représentait par ailleurs près du tiers du réseau autoroutier concédé en Europe, long de plus de 23.000 kilomètres (*Source : ASECAP, bulletin statistique 2004*).

Europe

En Europe, le Groupe était, au 31 décembre 2003, le quatrième concessionnaire d'autoroutes en terme de longueur du réseau en service (*Source : voir Section 4.1.1.1 « Un réseau de taille significative »*).

Les principales sociétés concessionnaires d'autoroutes à péage, autres que Sanef et SAPN, sont les suivantes (*Source : ASECAP, rapports annuels et communiqués des sociétés concernées*) :

- Groupes français
 - Le groupe ASF (ASF/ESCOTA), qui gère 2.866 kilomètres d'autoroutes en France;
 - Le groupe APRR (APRR/AREA), qui gère 2.194 kilomètres d'autoroutes en France ; et
 - Cofiroute (filiale du groupe Vinci), qui gère 928 kilomètres d'autoroutes en France.
- Autres groupes européens
 - Abertis (Espagne), qui gère près de 1.500 kilomètres d'autoroutes en Espagne et qui détient des participations dans Brisa et Autostrade ;

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

- Autostrade (Italie), qui gère un réseau de plus de 2.855 kilomètres d'autoroutes en Italie et qui exploite, à travers sa filiale Europass, le péage électronique poids lourds du réseau autoroutier autrichien ;
- Brisa (Portugal), qui gère plus de 1.100 kilomètres d'autoroutes au Portugal et qui détient une participation dans la société brésilienne CCR, le principal concessionnaire autoroutier d'Amérique latine, avec plus de 1.270 kilomètres en service (principalement au Brésil) ;
- Cintra (Espagne), qui gère près de 1.600 kilomètres d'autoroutes en construction ou en exploitation en Espagne, au Portugal, au Chili, au Canada et en Irlande ;
- SIAS – *Società Iniziative Autostradali e Servizi* (Italie), qui gère près de 450 kilomètres d'autoroutes en Italie ;
- ASTM – *Autostrada Torino Milano* (Italie), qui gère près de 355 kilomètres d'autoroutes en Italie ; et
- Europistas (Espagne), qui gère près de 190 kilomètres d'autoroutes en Espagne.

En outre, le Groupe estime qu'il existe hors d'Europe de nombreux concessionnaires exploitants importants qui pourraient s'implanter en Europe.

4.4.3.2 Concessionnaires constructeurs

Dans le domaine de la construction d'ouvrages routiers et autoroutiers, le Groupe est en concurrence avec les concessionnaires autoroutiers cités à la Section 4.4.3.1 « Concessionnaires exploitants » ci-dessus ainsi qu'avec des groupes de bâtiment et travaux publics (« BTP »). En effet, de nombreux groupes de BTP étendent leurs activités à celles de promoteurs de concessions d'ouvrages autoroutiers.

Ces principaux groupes sont les suivants (*Source : rapports annuels et communiqués des sociétés concernées*) :

- Groupes français
 - Le groupe Vinci, principal actionnaire de Cofiroute ;
 - Le groupe Bouygues, principal actionnaire de la société Alis, société concessionnaire de l'autoroute A28 (voir Section 4.6.5 « Alis/Routalis ») ; et
 - Le groupe Eiffage, qui détient notamment une participation dans Cofiroute et dont la filiale CEVM est concessionnaire du viaduc de Millau.
- Autres groupes européens
 - Ferrovial, groupe espagnol, principal actionnaire de Cintra ;
 - ACS, groupe espagnol, détenant des participations dans diverses sociétés concessionnaires d'autoroutes en Espagne notamment dans Henarsa (concessionnaire de l'autoroute R2 Madrid-Guadalajara) ;
 - Bilfinger Bot, groupe allemand, notamment spécialisé dans la réalisation de projets de construction publique ;
 - Hochtief, groupe allemand, spécialisé dans les services de construction ; et
 - Walter Bau, groupe allemand, spécialisé dans l'ingénierie de construction de ponts et tunnels.

Outre ces groupes, on peut relever les groupes autrichiens Strabag et Porr, le groupe italien Impregilo et le groupe portugais Mota-Engil.

4.4.3.3 Acteurs du péage électronique et des services télématiques

Plusieurs pays européens disposant de réseaux autoroutiers anciens et exploités directement par l'Etat (sans péage) réfléchissent à la mise en place de systèmes de péage électronique (essentiellement pour les poids lourds) en vue d'assurer le financement de l'entretien et de l'extension des réseaux autoroutiers qui est aujourd'hui généralement réalisé grâce à des prélèvements fiscaux.

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

La Suisse a ainsi mis en place le 1^{er} janvier 2001 un système de péage poids lourds en utilisant un ensemble de technologies, avec géolocalisation, connexion avec un chronotachygraphe (appareil permettant de mesurer les temps de conduite et de repos pour les chauffeurs de poids lourds) et lien *Dedicated Short Range Communication* (« DSRC »). En Autriche, un système similaire a été mis en place sur le réseau autoroutier mais en utilisant la seule technologie DSRC. L'Allemagne a également mis en place le 1^{er} janvier 2005 un système de péage poids lourds utilisant la technique de géolocalisation par satellite ; ce système est développé par la société Toll Collect (filiale de Deutsche Telekom et Daimler Chrysler), dont Cofiroute détient 10 % du capital. Enfin, en 2004, le gouvernement britannique a lancé des consultations en vue de l'introduction d'un système de péage pour les poids lourds circulant sur le réseau autoroutier anglais, dont la mise en service est prévue pour 2008 (le choix de la technologie utilisée n'est pas encore arrêté) (*Source : HM Treasury, HM Customs and Excise et Department for Transport, « Modernising the taxation of the haulage industry : lorry road user-charge », mars 2004*). La Société a répondu conjointement avec les sociétés Serco, Fela et IBM, à ces consultations (pour les trois lots proposés à savoir : service de fourniture de transactions péages, service de fourniture d'un fichier d'infractions et service commercial), ce qui lui a permis, avec les sociétés susvisées d'être pré-qualifiée par l'administration des douanes britanniques au cours du mois d'août 2004. La phase finale de l'appel d'offres sera lancée au début de l'année 2005, la remise des offres devant intervenir à la fin du mois de mai 2005.

Ces plans de mise à péage de réseaux européens existants sont réalisés par des opérateurs autoroutiers (comme Autostrade, par le biais de sa filiale Europass en Autriche) des équipementiers automobiles (tels que Daimler) et des industriels d'autres secteurs (comme Deutsche Telekom en Allemagne). Enfin le Groupe estime qu'il existe, hors d'Europe, des acteurs importants dans le péage électronique qui pourraient s'implanter en Europe.

4.4.4 Concurrence sur le réseau du Groupe

De façon générale, la concurrence est surtout susceptible de s'exercer à travers :

- le transport aérien et le transport fluvial (dont le Groupe estime cependant que l'évolution ne devrait pas avoir d'impact significatif négatif sur ses résultats) ;
- le transport ferroviaire, notamment s'agissant du transport de voyageurs, les trains à grande vitesse Paris-Lille, Paris-Bruxelles et, dans le futur, le TGV Est ;

S'agissant du transport de voyageurs par le rail, le Groupe a constaté, en comparant l'évolution du trafic sur les sections de l'autoroute A1, que la croissance du trafic sur les sections soumises à la concurrence du TGV Nord n'a pas été affectée par la mise en service de celui-ci, sauf en 1998 (année au cours de laquelle la ligne à grande vitesse a été mise en service en Belgique). La Société a toutefois observé un rattrapage de la tendance sur le long terme dès l'année 1999. Le Groupe estime par ailleurs que le trafic de l'autoroute A4 ne devrait pas être affecté par la mise en service du TGV Est, les trajets Paris-Strasbourg représentant, selon ses estimations, moins de 5 % du trafic de cette autoroute. Plus généralement, le Groupe considère que les deux modes de transport sont plus complémentaires que concurrents et ne concernent pas les mêmes motifs de déplacement.

S'agissant du transport ferroviaire de marchandises, ce mode de transports représentait en 2003 13,2 % des tonnes-kilomètres de marchandises transportées en France (*Source : www.transports.equipement.gouv.fr; et 41^{ème} Rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation, DAEI/SES-Insee, juin 2004*). 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 ; et

- les réseaux autoroutiers ou routiers alternatifs (par exemple la RN4, parallèle à l'autoroute A4).

4.5 CONCESSIONS DU GROUPE

4.5.1 Le réseau autoroutier du Groupe

Aux termes des conventions de concession de Sanef et SAPN, le Groupe a reçu en concession 1.772 kilomètres d'autoroutes, dont 1.393 kilomètres pour Sanef et 379 kilomètres pour SAPN.

A la date d'enregistrement du présent document de base, le réseau d'autoroutes en service du Groupe représentait 1.743 kilomètres d'autoroutes (une carte du réseau du Groupe figure à la Section 4.1.1.3 « Une structure de trafic diversifiée »). A cette date, le réseau de Sanef représentait 1.374 kilomètres d'autoroutes en service (dont 58,4 kilomètres ont été mis en service le 14 janvier 2005 – section Amiens – Neufchâtel-en-Bray de l'autoroute A29 –), dont 201 kilomètres d'autoroutes à trois voies. A cette même date, le réseau SAPN représentait 368 kilomètres d'autoroutes, dont 128 kilomètres à trois voies.

Les principales sections du réseau autoroutier du Groupe en service à la date d'enregistrement du présent document de base sont décrites ci-dessous. Les sections autoroutières sont généralement désignées par le nom des grandes villes situées à proximité des entrées et sorties du réseau, même si celles-ci sont distantes de quelques kilomètres de ces villes.

Réseau du Groupe en service à la date d'enregistrement du présent document de base

(En kilomètres)	Total	Dont trois voies et plus
Réseau Sanef		
A1 Roissy – Dourges	168,1	168,1
A2 Combles – Hordain	42,6	–
A4 Noisy Ouest – Reichstett	473,3	32,8
A16 L'Isle-Adam – Boulogne-sur-Mer	218,5	–
A26 Calais – Charmont-sous-Barbuise	338,5	–
A29 Neufchâtel-en-Bray – Saint-Quentin ⁽¹⁾	133,4	–
Total réseau Sanef	1.374,4	200,9
Réseau SAPN		
A13 Orgeval – Caen	247,4	125,0
A14 Paris-La-Défense – Orgeval	16,0	3,0
A29 Saint-Saëns – Autoroute A13	105,0	–
Total réseau SAPN	368,4	128,0
Total réseau Groupe	1.742,8	325,9

⁽¹⁾ Dont 63 kilomètres mis en service le 28 juin 2001 (section Amiens – Saint-Quentin) et 58,4 mis en service le 14 janvier 2005 (section Neufchâtel-en-Bray – Amiens).
Source : Sanef / SAPN

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

4.5.2 Données historiques du trafic

Les données présentées dans la présente Section 4.5.2 « Données historiques du trafic » ne concernent que le trafic payant du Groupe. Certains parcours sur le réseau du Groupe ne font pas l'objet de paiement de péage soit parce qu'ils sont effectués sur des sections non soumises à péage (32 kilomètres sur le réseau du Groupe), soit parce que les usagers ne sont pas soumis au péage (notamment forces de l'ordre, véhicules de secours et salariés du Groupe, conformément aux dispositions de l'article 29 des cahiers des charges des conventions de concession).

Le tableau ci-dessous présente l'évolution historique, de 1995 à 2004, des trafics payants sur les autoroutes A1, A2, A4, A13 et A26 (ces autoroutes ayant été spécifiquement choisies en raison de l'absence de mise en service de sections nouvelles sur cette période), comparée à celle du PIB, base 100 en 1995.

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 ⁽¹⁾	2002	2003	2004
Groupe	100	100	101	104	109	111	114	117	119	121
Sanef	100	100	101	104	108	110	113	117	117	120
véhicules légers . .	100	100	100	102	106	107	110	114	115	118
poids lourds	100	102	105	111	117	125	126	127	126	128
SAPN	100	98	101	105	111	112	116	118	125	128
véhicules légers . .	100	98	101	104	110	110	114	117	123	127
poids lourds	100	100	103	111	120	128	131	133	138	144
PIB	100	101	103	107	110	114	117	118	118	121

⁽¹⁾ L'année 2001 marque un changement de classification des véhicules au 1^{er} janvier (voir Section 4.5.3.2 « Calcul des péages »).

Source : Sanef/SAPN

Au cours de la période 2001-2004, le Groupe a enregistré, à réseau stable (réseau en exploitation depuis plus de trois ans au 1^{er} janvier de chaque année), une croissance annuelle moyenne de kilomètres parcourus de 3,3 % (Source : Sanef/SAPN). Sur la même période, le trafic payant enregistré sur les autoroutes du Groupe, mesuré en kilomètres parcourus et à réseau courant, a connu une progression de 9,1 % soit une croissance annuelle moyenne d'environ 3 % (Source : Sanef/SAPN). Cette progression s'explique par la mise en service, au cours de la période, de 63 kilomètres d'autoroute sur le réseau Sanef, ainsi que par une augmentation, durant cette période, du nombre d'utilisateurs (voir ci-après les tableaux présentant le trafic enregistré sur les autoroutes du Groupe exprimé en termes de trafic moyen journalier annuel (« TMJA »)).

Le tableau ci-dessous présente une comparaison des taux de croissance du trafic à réseau courant (en nombre de kilomètres parcourus), des groupes concessionnaires d'autoroutes en France, sur la période 2002-2004.

	2002	2003	2004
Moyenne ASFA	4,7 %	2,5 %	2,2 %
APRR	3,1 %	1,7 %	1,1 %
ASF	6,4 %	3,5 %	3,7 %
Cofiroute	3,0 %	1,3 %	— ⁽¹⁾
Sanef	4,4 %	2,1 %	2,5 %

⁽¹⁾ Information non disponible à la date d'enregistrement du présent document de base.

Source : ASFA, rapport annuel 2003, communiqué de presse du 19 janvier 2005, rapports annuels et communiqués de presse des sociétés concernées

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

Le tableau ci-dessous présente les volumes de trafic payant (exprimés en millions de kilomètres parcourus par an) du Groupe par autoroutes et sections d'autoroutes à réseau courant, au cours des quatre dernières années.

Volumen de trafic payant du Groupe par autoroute ou section d'autoroute à réseau courant

	Exercice prenant fin le 31 décembre			
	2001	2002	2003	2004
(en millions de kilomètres parcourus)				
Réseau Sanef				
A1 Roissy-Dourges	3.295,5	3.383,6	3.383,8	3.433,8
A2 Combles-Hordain	323,7	338,3	344,3	356,8
A4 Noisy Ouest-Reichstett	3.471,8	3.573,4	3.594,4	3.678,6
A16 L'Isle Adam-Boulogne-sur-Mer	837,0	892,5	947,8	980,3
A26 Calais-Charmont-sous-Barbuise	1.791,6	1.870,8	1.892,3	1.934,0
A29 Amiens-Saint-Quentin ⁽¹⁾	109,0	215,0	239,2	258,1
Total réseau Sanef	9.828,5	10.273,6	10.401,8	10.641,6
Réseau SAPN				
A13 Mantes-Caen	2.375,2	2.431,3	2.558,3	2.639,2
A14 Paris la Défense-Orgeval	140,9	144,2	146,6	148,2
A29 Saint-Saëns-Autoroute A13	268,0	298,5	323,3	335,1
Total réseau SAPN	2.784,2	2.874,1	3.028,2	3.122,5
Total Groupe	12.612,7	13.147,7	13.430,0	13.764,1

⁽¹⁾ Dont 63 kilomètres mis en service le 28 juin 2001.

Source : Sanef / SAPN

Les volumes de trafic des autoroutes du Groupe sont fonction du nombre de kilomètres en service et du nombre d'utilisateurs, ce dernier dépendant lui-même d'une variété de facteurs, notamment de facteurs géographiques et du niveau d'activité économique des zones desservies par les autoroutes du Groupe (voir Section 4.10 « Facteurs de risques »).

Le tableau suivant présente le trafic payant enregistré sur les autoroutes du Groupe au cours des quatre dernières années, exprimé en trafic moyen journalier annuel (TMJA à réseau courant). Le TMJA, exprimé en véhicules/jour, correspond à la moyenne des trafics journaliers enregistrés au cours de l'année sur chaque autoroute ou section d'autoroute, exprimés en kilomètres parcourus et divisés par le nombre de kilomètres en service du réseau payant de chaque autoroute ou section d'autoroute pour laquelle le TMJA est calculé (ce nombre de kilomètres étant ajusté en fonction de la date de mise en service de nouvelles sections).

En 2004, la croissance du trafic a été plus marquée sur les autoroutes A16 (croissance de 3,4 % du trafic véhicules légers et de 3,6 % du trafic poids lourds, due en partie au raccordement de l'autoroute A115 à la RN 184) et A29 (croissance de 7,8 % du trafic de véhicules légers et 8,2 % du trafic poids lourds). La Société estime que cette croissance devrait perdurer après l'ouverture de la section ouest de cette autoroute (section Amiens - Neufchâtel-en-Bray), mise en service le 14 janvier 2005.

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

Trafic moyen journalier annuel (véhicules/jour) sur les autoroutes et sections d'autoroutes du Groupe à réseau courant (réseau total payant pour le Groupe)

	Exercice prenant fin le 31 décembre			
	2001	2002	2003	2004
Réseau Sanef				
A1 Roissy-Dourges	53.710	55.147	55.149	55.811
A2 Combles-Hordain	20.817	21.759	22.145	22.882
A4 Noisy Ouest-Reichstett	20.464	21.063	21.187	21.624
A16 L'Isle Adam-Boulogne-sur-Mer	10.496	11.191	11.885	12.258
A26 Calais-Charmont-sous-Barbuise	14.500	15.142	15.316	15.611
A29 Amiens-Saint-Quentin ⁽¹⁾	7.219	7.854	8.739	9.403
Moyenne réseau Sanef	21.139	21.527	21.796	22.237
Réseau SAPN				
A13 Mantes-Caen	31.331	32.071	33.746	34.719
A14 Paris la Défense-Orgeval	24.751	25.333	25.746	25.954
A29 Saint-Saëns-Autoroute A13	6.993	7.789	8.436	8.719
Moyenne réseau SAPN	23.234	23.985	25.271	25.987

⁽¹⁾ Dont 63 kilomètres mis en service le 28 juin 2001.

Source : Sanef / SAPN

De manière générale, le réseau du Groupe est soumis à une faible saisonnalité, ce qui limite son exposition aux pics de trafic et le besoin d'investissements de capacité supplémentaires (élargissements et gares de péage). Toutefois, pendant les périodes de pointe, le trafic moyen peut s'écarter sensiblement des moyennes présentées ci-dessus. A certaines dates, la fréquentation peut ainsi atteindre des pointes dépassant 80.000 véhicules par jour sur certaines sections du réseau du Groupe, notamment sur l'autoroute A1. En particulier, sur le réseau SAPN, et notamment l'autoroute A13, le trafic est marqué par de fortes pointes le week-end et les mois d'été. Le réseau Sanef, lui, est moins marqué par les pointes de trafic touristique, qui sont néanmoins sensibles sur les autoroutes A16 et A26.

Le tableau ci-dessous présente l'évolution du trafic mensuel payant (exprimé en millions de kilomètres parcourus) sur le réseau du Groupe au cours de l'année 2004.

2004	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Trafic mensuel	933	994	1.043	1.190	1.199	1.203	1.387	1.313	1.175	1.177	1.036	1.112

Source : Sanef / SAPN

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

4.5.3 Péages et collecte des péages

En 2004, les recettes de péage du Groupe se sont élevées à 1.004 millions d'euros, soit une progression de 2,99 % par rapport à 2003.

Pour Sanef, les recettes de péage se sont élevées à 766,5 millions d'euros pour 2004, progressant ainsi de 2,6 % par rapport à 2003. Pour SAPN, les recettes de péage se sont élevées à 237,4 millions d'euros pour 2004, progressant de 4,1 % par rapport à 2003.

Les recettes de péage du Groupe mentionnées dans la présente Section 4.5.3 « Péages et collecte des péages » doivent s'entendre hors taxe sur la valeur ajoutée. Les péages sont soumis au taux de TVA en vigueur à la date de perception du péage (19,6 % à la date d'enregistrement du présent document de base).

4.5.3.1 Recettes de péage

Les recettes de péage du Groupe ont augmenté de 14,6 % au cours de la période 2001-2004, passant de 876 millions d'euros à 1.004 millions d'euros.

Les recettes de péage mentionnées dans la présente Section 4.5.3.1 « Recettes de péage » sont minorées de la part des recettes perçues par le Groupe et reversées aux sociétés interconnectées en continuité avec le réseau du Groupe et majorées des recettes perçues par ces dernières et reversées au Groupe (voir Section 4.5.3.3 « Collecte des péages »).

Enfin, ces recettes sont nettes des remises commerciales consenties par le Groupe à certains de ses clients, notamment aux poids lourds détenteurs d'un abonnement CAPLIS (voir Section 4.5.3.3 « Collecte des péages »). Le montant total de ces remises s'élevait à 72 millions d'euros pour l'année 2004. Un coefficient moyen de remises commerciales calculé par le Groupe est ainsi appliqué sur l'ensemble des recettes de péages du Groupe afin de les ventiler par autoroute.

Le tableau ci-dessous présente la somme des recettes de péage du Groupe.

	Exercice prenant fin le 31 décembre			
	2001	2002	2003	2004
	(en millions d'euros hors taxe)			
Réseau Sanef				
A1 Roissy-Dourges	232	241	247	252
A2 Combles-Hordain	40	42	45	47
A4 Noisy Ouest-Reichstett	226	239	245	252
A16 L'Isle Adam-Boulogne-sur-Mer	54	58	62	65
A26 Calais-Charmont-sous-Barbuise	115	123	127	129
A29 Amiens-Saint-Quentin ⁽¹⁾	10	18	21	22
Total réseau Sanef	677	721	747	767
Réseau SAPN				
A13 Mantes-Caen	143	150	164	171
A14 Paris la Défense-Orgeval	38	40	41	41
A29 Saint-Saëns-Autoroute A13	18	20	23	25
Total réseau SAPN	199	210	228	237
Total Groupe	876	930	975	1.004

⁽¹⁾ Dont 63 kilomètres mis en service le 28 juin 2001.

Source : Sanef / SAPN

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

L'augmentation des recettes de péages de 14,62 % au cours de la période 2001-2004 résulte principalement de trois facteurs : la mise en service au cours de la période de 63 kilomètres sur le réseau Sanef (A29, Amiens-Saint-Quentin), l'augmentation du trafic payant sur les autoroutes du Groupe et l'augmentation des tarifs de péages que Sanef et SAPN sont autorisées à pratiquer en vertu de leur convention de concession respective.

Les recettes de péage du Groupe sont sujettes à des pointes de trafic, les plus fortes recettes étant enregistrées pendant les périodes estivales, de vacances scolaires et de week-end prolongés. Le caractère saisonnier est plus notable sur le réseau SAPN, où, en 2004, les mois de juin, juillet et août ont représenté 27,3 % des recettes de péage annuelles. Ce caractère saisonnier du trafic sur le réseau s'explique par la desserte du littoral normand (Honfleur, Deauville, Cabourg).

Le tableau ci-dessous présente la répartition des recettes de péage du Groupe par catégories de véhicules au cours des quatre dernières années.

Répartition des recettes de péage du Groupe par catégories de véhicules⁽¹⁾

	Exercice prenant fin le 31 décembre (en millions d'euros hors taxe) ⁽¹⁾			
	2001	2002	2003	2004
Réseau Sanef				
Véhicules légers	430	462	477	492
Poids lourds	246	259	270	275
Total Sanef	677	721	747	767
Réseau SAPN				
Véhicules légers	159	168	182	188
Poids lourds	40	42	46	49
Total SAPN	199	210	228	237
Total Groupe	876	930	975	1.004

⁽¹⁾ Les termes de « véhicules légers » et de « poids lourds » sont définis à la Section 4.5.3.2 « Calcul des péages ».

Source : Sanef / SAPN

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

4.5.3.2 Calcul des péages

Les tarifs de péage sur le réseau autoroutier du Groupe sont fixés conformément au décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers, à l'intérieur des limites précisées dans les conventions de concession (article 25 des cahiers des charges modifiés) et les contrats d'entreprise 2004-2008 de Sanef et SAPN, respectivement.

Fixation des tarifs de péage

Pour le calcul des péages, les véhicules sont répartis en cinq classes, les véhicules légers représentant les classes 1, 2 et 5 et les poids lourds les classes 3 et 4. Depuis le 1^{er} janvier 2001, les classes de véhicules sont définies comme suit :

Classe 1 :	véhicules ou ensembles de véhicules de hauteur totale inférieure ou égale à 2 mètres et de poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égal à 3,5 tonnes
Classe 2 :	véhicules ou ensembles de véhicules de hauteur totale comprise strictement entre 2 mètres et 3 mètres et de 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 de véhicules 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
Classe 5 :	motos

Pour la fixation des tarifs de péage, le réseau exploité par la société concessionnaire se décompose en sections de référence. La liste de ces sections figure dans le contrat d'entreprise qui précise, pour chaque section considérée, sa longueur en kilomètres et le taux kilométrique moyen en vigueur à la date de signature du contrat d'entreprise.

Sur une section de référence donnée, délimitée à ses extrémités par deux échangeurs, le taux kilométrique moyen appliqué à une classe de véhicules est égal à la somme des tarifs applicables à cette classe sur chacun des trajets possibles internes à la section, rapportée à la somme des longueurs de tous ces trajets.

Quand, sur une section de référence donnée, le taux kilométrique moyen ne peut être calculé de cette manière en raison des spécificités du dispositif de perception de péage, les modalités particulières de calcul sont précisées dans le contrat d'entreprise.

Pour les véhicules de classe 1, l'évolution du tarif kilométrique moyen sur le périmètre de la concession est égale à la moyenne des évolutions des taux kilométriques moyens en vigueur sur chaque section de référence figurant dans le contrat d'entreprise, pondérée par le nombre de kilomètres parcourus sur la section considérée l'année (1^{er} janvier – 31 décembre) précédant la hausse.

	Tarif Kilométrique Moyen (classe 1)⁽¹⁾
Réseau Sanef (au 1 ^{er} décembre 2004)	5,44
Réseau SAPN (au 1 ^{er} décembre 2004)	5,59

⁽¹⁾ En centimes d'euros (hors taxe) par kilomètre.

Une tarification spécifique de zone urbaine est appliquée à l'autoroute A14 du réseau SAPN. Les tarifs applicables sur cette autoroute n'entrent pas dans le calcul du tarif kilométrique moyen de SAPN. A compter du 1^{er} décembre

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

2004, les tarifs applicables sur cette autoroute sont les suivants (arrêté du 19 novembre 2004 relatif aux péages autoroutiers pris en application du décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers) :

En centimes d'euros (hors taxe) par kilomètre	Tarif de base	Tarif réduit (heures creuses⁽¹⁾)
Classe 1	5,43	3,68
Classe 2	10,86	7,36
Classe 3	19,40	13,22
Classe 4	25,84	17,56
Classe 5	2,68	1,84

⁽¹⁾ Tarif applicable du lundi au vendredi de 10h à 16h et de 20h à 6h, hors jours fériés.

Au 1^{er} décembre 2004, les tarifs kilométriques moyens pour les véhicules des classes 1 et 4 des principales sociétés françaises concessionnaires d'autoroutes sont les suivantes :

En centimes d'euros (hors taxe) par kilomètre	TKM classe 1	TKM classe 4
Sanef	5,44	15,72
SAPN	5,59	15,68
APRR	5,23	17,01
ASF	5,54	15,48
Cofiroute	6,44	19,01

Source : ASFA

Révision des tarifs de péages

Les tarifs sont révisés une fois par an et, sauf exception, au 1^{er} février de chaque année.

Pour la période 2004-2008, la hausse annuelle des tarifs de péage applicables aux véhicules de classe 1 est fixée dans les contrats d'entreprise 2004-2008 de Sanef et SAPN et intervient, par exception au cahier des charges annexé à leur convention de concession respective, au 1^{er} décembre de chaque année (voir ci-après Section 4.5.8 « Contrats d'entreprise »). En application d'un arrêté du 19 novembre 2004, les tarifs ont été majorés de 1,887 % sur le réseau Sanef et 2,53 % sur le réseau SAPN avec effet à compter du 1^{er} décembre 2004 pour les douze prochains mois.

La majoration annuelle des tarifs de péage applicables aux véhicules de classe 1 fixée dans le cadre des éventuels contrats d'entreprise futurs pour la concession de Sanef ne pourra être inférieure à 80 % du taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) constatée depuis la fixation, l'année précédente, des tarifs applicables sur le réseau concédé. Ce taux est fixé à 85 % pour la concession de SAPN.

Concernant la concession de Sanef, pour l'année 2009, en l'absence de contrat d'entreprise, la majoration des tarifs de péage applicables aux véhicules de classe 1 sur le réseau concédé à la Société ne pourra être inférieure à 70 % du taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) constaté sur 12 mois consécutifs précédant cette majoration. Au delà de 2009, et en l'absence de contrat d'entreprise, la majoration annuelle des tarifs pour la concession de Sanef ne pourra, en application du décret du 24 janvier 1995, être inférieure à 70 % 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 (voir Section 4.4.2 « Le système autoroutier français »).

Concernant la concession de SAPN, pour la période 2009-2013, la majoration des tarifs de péage applicables aux véhicules de la classe 1 sur le réseau concédé à SAPN ne pourra être inférieure au taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) constatée sur douze mois consécutifs précédant cette majoration, majoré d'une hausse spécifique de 0,6 %. Au-delà de 2013, et en l'absence de contrat d'entreprise, la majoration annuelle des tarifs pour la concession de SAPN ne pourra, en application du décret du 24 janvier 1995, être inférieure à 70 % 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.

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

L'autoroute A14 fait l'objet d'une tarification spécifique de zone urbaine. A l'issue du contrat d'entreprise 2004-2008 de SAPN, le montant du péage sur l'autoroute A14 sera porté à 7,30 euros toutes taxes comprises pour les véhicules de classe 1, à l'issue d'une augmentation tarifaire annuelle progressive. Les coefficients entre les classes 1 et 4 seront maintenus à leur niveau actuel.

Malgré cette tarification spécifique, le Groupe estime que l'autoroute A14 entre dans le champ du décret du 24 janvier 1995 susvisé et que ce dernier permettra donc, en l'absence de contrat d'entreprise, une majoration des tarifs de l'autoroute A14 qui ne pourra être inférieure à 70 % de l'évolution des prix à la consommation (hors tabac) constatée depuis la fixation, l'année précédente, des tarifs applicables. Les dispositions du décret du 24 janvier 1995 pouvant faire l'objet d'interprétations, le Groupe ne peut toutefois garantir que cette analyse sera retenue.

Dans chaque cas, le tarif kilométrique moyen des autres classes de véhicules est déterminé en appliquant un « coefficient tarifaire » au tarif kilométrique moyen de la classe 1.

Le tableau ci-dessous présente l'évolution des coefficients tarifaires du Groupe depuis 2001 et les nouveaux coefficients en vigueur depuis le 1^{er} décembre 2004, conformément à l'arrêté du 19 novembre 2004.

	29 mars 2001	1 ^{er} mars 2002	28 janvier 2003	1 ^{er} décembre 2004
Réseau Sanef				
Classe 2	1,50	1,50	1,50	1,50
Classe 3	2,03	2,09	2,12	2,15
Classe 4	2,77	2,81	2,86	2,89
Classe 5	0,60	0,60	0,60	0,60
Réseau SAPN				
Classe 2	1,50	1,51	1,51	1,51
Classe 3	1,89	1,94	1,98	2,00
Classe 4	2,67	2,73	2,78	2,80
Classe 5	0,60	0,60	0,60	0,59

Sources : arrêtés ministériels

Les coefficients des classes 3 et 4 seront revalorisés jusqu'en 2008 conformément aux contrats d'entreprise 2004-2008 de Sanef et SAPN (voir ci-après Section 4.5.8 « Contrats d'entreprise »).

Modulation des tarifs de péage

Chaque société concessionnaire du Groupe s'engage à mettre en œuvre les modulations spatiales et temporelles des tarifs de péage qui sont demandées par l'Etat dans le cadre de sa politique générale en matière de régulation des trafics. En outre, chaque société concessionnaire peut appliquer des taux kilométriques différents selon les trajets et les périodes.

Toutefois, ces modulations doivent trouver leur justification à la fois dans certaines différences de situation appréciables faites aux usagers et dans des considérations d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service public autoroutier. Les objectifs de ces modulations sont précisés dans les contrats d'entreprise des sociétés concessionnaires du Groupe.

En principe, sous réserve du cas de majoration du tarif spécifiquement prévu ci-dessous, les taux kilométriques appliqués aux véhicules d'une même catégorie ne peuvent, sur aucun parcours, s'écarter de plus de 50 % du taux kilométrique moyen de cette catégorie, sauf accord conjoint du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé de la voirie nationale.

En outre, la mise en œuvre de ces modulations doit se faire dans le cadre de l'évolution moyenne globale des tarifs kilométriques de chaque société concessionnaire du Groupe fixée dans son contrat d'entreprise et, en particulier, elle ne doit entraîner ni gain ni perte dans les comptes de la société concessionnaire.

Dans le cadre de sa politique tarifaire et de gestion du trafic, le Groupe met ainsi en œuvre des modulations temporelles de tarifs (en fonction des plages horaires) afin de favoriser, par incitation financière, la fluidité du

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

trafic. Ainsi, sur l'autoroute A1, Sanef fait varier les tarifs en fonction des horaires lors des retours de week-end en direction de la région parisienne, afin de limiter les pics de trafic vers l'Ile-de-France. De son côté, sur l'autoroute A14 (Paris-La Défense/Orgeval), SAPN fait varier les tarifs en journée de semaine (hors jours fériés) en appliquant une réduction tarifaire en dehors des heures de pointe pour l'entrée ou la sortie de Paris (entre 10h et 16h et entre 20h et 6h).

Majoration du tarif pour les véhicules susceptibles d'entraîner une dégradation ou une usure anormales des ouvrages

Une majoration du tarif normalement applicable aux véhicules de la catégorie considérée, d'un montant maximal de 70 %, peut être appliquée par la société concessionnaire aux véhicules susceptibles d'entraîner une dégradation ou une usure anormales des ouvrages, tels notamment que les véhicules munis de pneumatiques à crampons.

Fixation du tarif de péage pour les sections nouvelles et les nouveaux échangeurs

Lorsque des sections nouvelles sont mises en service, leur tarification est fixée par la société concessionnaire sur la base du taux kilométrique moyen de son réseau au moment de l'ouverture de ces sections, éventuellement corrigé en fonction des coûts de construction et d'exploitation si ceux-ci sont sensiblement différents de ceux constatés sur le reste du réseau. Cependant, dans le cas où le tarif envisagé conduit à un taux kilométrique moyen de la section considérée supérieur de plus de 20 % au taux kilométrique moyen des sections contiguës de son réseau, la société concessionnaire doit recueillir l'accord du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé de la voirie nationale avant de fixer les tarifs applicables à la mise en service.

La tarification des nouveaux échangeurs est fixée par la société concessionnaire en cohérence avec, d'une part, le taux kilométrique moyen de l'autoroute concernée et, d'autre part, la tarification des échangeurs les plus proches corrigée en fonction des coûts de construction et d'exploitation.

Dépôt préalable des tarifs de péage auprès des ministres compétents

Conformément à l'article 25 du cahier des charges de la convention de concession de Sanef et SAPN respectivement, les tarifs de péage sont applicables à l'expiration d'un délai d'un mois après leur dépôt auprès du ministre chargé de l'économie et auprès du ministre chargé de la voirie nationale. Toutefois, les contrats d'entreprises 2004-2008 prévoient que Sanef et SAPN rendront publics les niveaux de hausse tarifaire au moins dix jours francs avant leur date d'entrée en vigueur et transmettront les grilles tarifaires aux autorités concernées dans un délai de quarante jours avant leur application.

En même temps que la transmission de ses décisions en matière tarifaire, la société concessionnaire est tenue de fournir aux ministres intéressés tous les éléments d'information et de calcul nécessaires à la vérification de la bonne application des règles rappelées ci-dessus. Elle est également tenue de répondre, dans le délai prescrit, à toute demande d'information complémentaire susceptible de lui être adressée par les services intéressés.

Si les tarifs fixés par la société concessionnaire ne sont pas conformes aux règles rappelées ci-dessus, la société concessionnaire est mise en demeure, par lettre motivée des ministres intéressés, de modifier ses tarifs dans un délai qui ne peut excéder dix jours, sous réserve d'apporter, dans ce délai, la preuve de leur régularité ou celle d'une erreur commise par les services chargés de la vérification. Le délai d'un mois prévu ci-dessus, suspendu à partir de la date d'envoi de la lettre motivée, reprend à compter de la réception des tarifs modifiés ou des éléments attestant la régularité des tarifs fixés par la société. Cette procédure ne peut être mise en oeuvre qu'une fois à l'occasion de chaque fixation de tarifs.

4.5.3.3 Collecte des péages

Modes de collecte des péages

Au 31 décembre 2004, les installations du Groupe comprenaient 116 gares de péage (90 sur le réseau Sanef et 26 sur le réseau SAPN), dont 25 barrières pleine voie (barrières situées directement sur les voies autoroutières) et 91 gares sur échangeurs (gares situées sur les bretelles d'accès et de sortie des voies autoroutières).

La collecte des péages correspondant aux trajets effectués sur le réseau du Groupe est en principe effectuée par les installations de péage du Groupe. Cependant, le réseau du Groupe étant interconnecté avec celui d'APRR (lui-même interconnecté avec le réseau ATMB), la Société a conclu avec APRR un accord de collecte, compensation et reversement réciproque des péages correspondants aux trajets effectués sur les réseaux Sanef,

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

APRR et ATMB. En outre, le réseau SAPN étant interconnecté avec les ponts de Normandie et de Tancarville, exploités par la Chambre de Commerce et d'Industrie (« CCI ») du Havre, SAPN a conclu avec la CCI du Havre un accord de collecte et de reversement des péages correspondant aux passages effectués sur les deux ponts et payés par le biais du système Liber-t. Un avenant de reconduction est en cours de finalisation.

La collecte des péages s'effectue soit de façon manuelle, soit de façon automatisée. La collecte manuelle du péage permet au client de payer soit en espèces, soit par carte bancaire ou professionnelle, en s'arrêtant aux gares ou barrières de péage et en acquittant le montant du péage correspondant à la classe de véhicule identifiée par le péager.

La collecte automatisée des péages permet au client d'acquitter le péage soit en introduisant une carte (bancaire ou professionnelle) dans une borne de péage, soit, pour les véhicules de classe I, en utilisant la voie télépéage à l'aide d'un boîtier électronique. Le Groupe estime, sur la base d'une étude interne réalisée par Sanef en 2002, que le coût d'une transaction en voie automatique (télépéage ou automate carte magnétique) est inférieur de moitié au coût d'une transaction en voie manuelle. Le contrat d'entreprise 2004-2008 de Sanef fixe à Sanef pour objectif de réduire son coût de la transaction (hors charge d'amortissement) de 10 % en euros constants sur la durée du contrat. SAPN, dans son contrat d'entreprise 2004-2008, a pour objectif de réduire ses charges de péage de 0,48 centime courant d'euro par kilomètre parcouru pondéré en 2004 à 0,44 en 2008.

Au 31 décembre 2004, le Groupe opère 237 voies de paiement automatiques, dont 135 voies exclusivement dédiées au télépéage, représentant au total une capacité d'automatisation de 68,0 % pour Sanef et 67,5 % pour SAPN des voies en système ouvert (accès et sortie de l'autoroute ne supposant pas le franchissement d'une gare de péage et où le paiement du péage intervient au passage d'une barrière pleine voie) et de 51,0 % pour Sanef et 63,5 % pour SAPN en système fermé (accès et sortie de l'autoroute supposant le franchissement d'une gare de péage). Pour le système fermé, la distribution de titres de transits est assurée à 100 % de manière automatique.

Depuis 2001, sur le réseau Sanef, les quatre nouvelles gares de péage créées à l'occasion des ouvertures de nouvelles sections (trois sur l'autoroute A29 Est) et de nouveaux diffuseurs (notamment celui reliant l'aéroport de Vatry à l'autoroute A26) sont toutes automatiques. Il en sera de même pour trois diffuseurs prévus au contrat d'entreprise 2004-2008 de Sanef.

Progressivement, les sociétés concessionnaires du Groupe automatisent également les gares de péage existantes dès lors que les conditions de trafic le justifient et sous réserve d'en informer le concédant. Ces programmes d'automatisation des gares sont développés en concertation avec le personnel et ont permis de définir l'ensemble des règles sociales et techniques nécessaires à la poursuite de l'automatisation des gares en service (voir Section 4.7.2 « Faits marquants en 2004 »). Sur le réseau Sanef, une première gare a été automatisée en décembre 2004 (Flixecourt sur l'autoroute A16) et le programme envisagé porte sur l'automatisation totale ou partielle de dix gares en 2005 (et quarante gares supplémentaires seraient équipées sur la période 2006-2010). Sous réserve d'en informer le concédant, sur le réseau SAPN, 10 gares pourraient être partiellement automatisées d'ici 2008.

Actuellement, les sociétés concessionnaires du Groupe développent un système de péages automatisés « toutes classes de véhicules », techniquement plus élaborés que ceux mis en œuvre sur les voies manuelles car les bornes de péage doivent identifier la classe du véhicule de façon à appliquer à l'utilisateur le montant du péage correspondant.

Sur les trois gares entièrement automatisées de la section Amiens – Saint-Quentin de l'autoroute A29, c'est à dire sans présence de personnel, Sanef utilise ainsi des voies de péage « toutes classes de véhicules » qui identifient automatiquement la classe du véhicule de façon à appliquer à l'utilisateur le montant du péage correspondant (la supervision de ces gares et l'assistance aux clients sont réalisées depuis le centre d'assistance à péage de la gare en barrière de Fresnes-les-Montauban). Dans ces gares, les paiements en espèces ne sont possibles que par des caisses automatiques de paiement accessibles à pieds. Le taux de paiement en espèces dans ces gares est passé de 30 % à moins de 10 %. Cette politique a permis à Sanef de réduire ses coûts de perception des péages sur cette section d'autoroute grâce à la diminution du nombre de personnes affectées à la collecte.

De façon générale, la part des transactions effectuées en paiement immédiat (espèces, devises, chèques) sur le réseau du Groupe a été divisée presque de moitié entre 1996 et 2004 (par rapport au total des transactions effectuées).

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

Le tableau ci-dessous présente l'évolution de la part des paiements immédiats (espèces, devises et chèques) dans les transactions effectuées sur le réseau du Groupe entre 1996 et 2004 (exprimée en pourcentage du total des transactions effectuées).

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Sanef	52,46 %	47,60 %	42,66 %	40,53 %	37,94 %	35,72 %	31,03 %	30,28 %	29,52 %
SAPN	48,21 %	43,99 %	40,03 %	35,99 %	32,68 %	28,87 %	22,63 %	22,11 %	21,45 %
Groupe	50,97 %	46,34 %	41,74 %	38,94 %	36,10 %	33,25 %	28,09 %	27,42 %	26,56 %

Source : Sanef / SAPN

Le tableau ci-dessous présente la répartition des transactions par moyen de paiement sur les autoroutes du Groupe au cours des quatre dernières années.

Répartition des transactions par moyen de paiement sur les autoroutes du Groupe

	2001		2002		2003		2004	
	Nombre de transactions (en millions)	Taux	Nombre de transactions (en millions)	Taux	Nombre de transactions (en millions)	Taux	Nombre de transactions (en millions)	Taux
Réseau Sanef								
Paiements immédiats ⁽¹⁾	51,9	35,7	46,5	31,0	46,2	30,3	46,5	29,5
Abonnés VL et PL ⁽²⁾	34,3	23,6	38,8	25,9	42,1	27,6	45,3	28,8
Cartes bancaires	41,6	28,7	46,2	30,9	45,8	30,0	46,7	29,7
Cartes accréditatives	17,5	12,0	18,3	12,2	18,5	12,1	19,1	12,2
Total Sanef	145,3	100	149,8	100	152,6	100	157,6	100
Réseau SAPN								
Paiements immédiats ⁽¹⁾	24,0	28,9	19,4	22,7	19,9	22,2	19,8	21,5
Abonnés VL et PL ⁽²⁾	18,8	22,7	22,7	26,6	25,0	28,0	27,0	29,4
Cartes bancaires	30,3	36,5	33,2	39,0	34,8	38,9	35,1	38,2
Cartes accréditatives	9,9	11,9	10,0	11,7	9,7	10,9	10,0	10,9
Total SAPN	83,0	100	85,2	100	89,4	100	91,9	100
Total Groupe								
Paiements immédiats ⁽¹⁾	75,9	33,2	65,9	28,0	66,1	27,4	66,3	26,5
Abonnés VL et PL ⁽²⁾	53,1	23,3	61,5	26,2	67,1	27,7	72,4	29,0
Cartes bancaires	71,9	31,5	79,4	33,8	80,6	33,3	81,8	32,8
Cartes accréditatives	27,4	12,0	28,3	12,0	28,2	11,7	29,1	11,7
Total	228,3	100	235,0	100	242,0	100	249,6	100

⁽¹⁾ Paiements en espèces, en devises et par chèques.

⁽²⁾ Abonnés véhicules légers et poids lourds (abonnement Liber-t et carte CAPLIS) et transactions ne donnant pas lieu à paiement du péage (forcées de l'ordre, véhicules de secours et employés du Groupe).

Source : Sanef / SAPN

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

Le tableau ci-dessous présente la répartition des transactions par type de voies (manuelles, automatiques et spécialisées télépéage) sur les autoroutes du Groupe au cours des quatre dernières années.

	2001		2002		2003		2004	
	Nombre de transactions (en millions)	Taux	Nombre de transactions (en millions)	Taux	Nombre de transactions (en millions)	Taux	Nombre de transactions (en millions)	Taux
Réseau Sanef								
Voies manuelles	80,8	55,6	83,1	55,5	82,6	54,1	82,1	52,1
Voies automatiques . . .	48,5	33,4	49,1	32,8	50,0	32,8	53,0	33,6
Voies spécialisées télépéage	16,0	11,0	17,6	11,7	20,0	13,1	22,5	14,3
Réseau SAPN								
Voies manuelles	30,9	37,2	32,2	37,8	33,7	37,7	34,2	37,2
Voies automatiques . . .	40,7	49,0	39,4	46,2	40,0	44,7	40,3	43,9
Voies spécialisées télépéage	11,4	13,8	13,6	16,0	15,7	17,6	17,4	18,9
Réseau Groupe								
Voies manuelles	111,7	48,9	115,3	49,1	116,3	48,1	116,3	46,6
Voies automatiques . . .	89,2	39,1	88,5	37,6	90,0	37,2	93,4	37,4
Voies spécialisées télépéage	27,4	12,0	31,2	13,3	35,7	14,7	39,9	16,0

Source : Sanef / SAPN

En 2003, les transactions réalisées en voies automatiques et voies de télépéage représentaient près de 52 % des transactions réalisées sur le réseau du Groupe. Cette proportion était d'environ 53 % pour ASF (*Source : ASF, Présentations revenus 2004, 17 janvier 2005*) et d'environ 35 % pour APRR (*Source : APRR, Document de base, 14 octobre 2004*).

Télépéage

Au début des années 1990, des systèmes de télépéage ont été introduits sur la quasi-totalité des réseaux autoroutiers concédés ; ces systèmes étaient alors spécifiques à chaque concessionnaire et incompatibles entre eux. Devant leur succès, l'ensemble des sociétés françaises d'autoroutes a décidé en 1996 de mettre en place pour les véhicules légers un système de télépéage commun à tous leurs réseaux (le « Télépéage Inter-Sociétés » ou « TIS »). Commercialisé sous le nom d'abonnement « Liber-t », le système est, depuis le 1^{er} juillet 2000, accepté sur toutes les gares de péage du réseau autoroutier français.

Le Groupe estime que l'abonnement Liber-t présente des perspectives de développement intéressantes pour le Groupe. Les voies de télépéage ont en effet un débit au moins trois fois supérieur à celui des voies manuelles (environ 800 véhicules par heure contre 150 à 300 véhicules par heure) et permettent de réduire sensiblement le coût des transactions.

Au 31 décembre 2004, le Groupe dispose de 289 voies manuelles ou automatiques équipées de télépéage dont 178 pour Sanef (dont 108 exclusivement dédiées au télépéage) et 111 pour SAPN (dont 27 exclusivement dédiées au télépéage). Sur chaque gare de péage du Groupe, une ou plusieurs voies sont spécifiquement réservées au télépéage. En outre, le Groupe propose (sur l'autoroute A14, réseau SAPN) des voies de télépéage spécifiques aux motos ainsi que des voies rapides de télépéage permettant un franchissement du péage à 50 km/h. Sanef a pour objectif d'équiper la totalité de ses voies de distribution de titres de transit de balises télépéage et de mettre en service 39 voies de télépéage supplémentaires (dont 27 toutes catégories) d'ici au 30 juin 2005 pour un coût estimé de 1,7 million d'euros hors taxes.

Au cours de l'année 2004, le Groupe a distribué 87.772 badges Liber-t (dont 61.065 pour Sanef et 26.707 pour SAPN). Le Groupe est ainsi le premier émetteur de badges de télépéage en 2004 (*Source : ASFA*). Au 2 janvier 2005, le Groupe dispose par ailleurs du premier stock de badges émis par kilomètre de réseau avec un nombre total de 389.016 (dont 261.404 pour Sanef et 127.612 pour SAPN) badges Liber-t en circulation attachés à des contrats en vigueur qui représentent 231 badges par kilomètre pour le Groupe, contre 148 pour le groupe ASF et 112 pour le groupe APRR (*Source : ASFA*).

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

Le Groupe commercialise l'abonnement Liber-t par le biais des vingt agences présentes le long de son réseau (quinze agences Liber-t chez Sanef et cinq chez SAPN) ainsi qu'à distance, notamment par le biais du site Internet de Sanef et d'un centre de relation client (« Sanef direct ») ou par le biais de partenariat (cartes Total notamment). En 2004, 5.412 nouveaux abonnements Liber-t commercialisés par le Groupe, l'ont été par l'intermédiaire du site internet de Sanef. De plus, chaque trimestre, le Groupe organise une campagne de promotion pour développer l'abonnement Liber-t.

Le coût de l'abonnement Liber-t est, au choix du souscripteur, de 20 euros par an et par badge ou de 2 euros par mois durant lequel le badge est utilisé.

Sanef commercialise pour les entreprises des abonnements télépéage qui associent un ensemble de services au badge télépéage Liber-t, notamment l'identification de chaque utilisateur, la mise à disposition électronique du détail des trajets effectués et des éléments de facturation ou encore la distinction des trajets semaine et week-end. Ces services sont facturés en sus du montant du péage facturé à taux plein. Pour les particuliers, l'abonnement télépéage Liber-t permet de bénéficier de voies réservées dans les gares de péages et du débit différé du péage.

De plus, afin d'améliorer le service rendu aux poids lourds et de fluidifier le trafic sur son réseau, le Groupe met en place actuellement, en concertation avec les autres sociétés françaises concessionnaires d'autoroutes, un système de télépéage pour les poids lourds. Le réseau du Groupe est en cours d'équipement pour la mise en service du télépéage poids lourds au début de l'année 2006.

L'abonnement CAPLIS

A l'instar des autres sociétés françaises concessionnaires d'autoroutes, Sanef et SAPN ont mis en place pour les poids lourds des abonnements utilisant des cartes magnétiques et participent notamment au programme CAPLIS (Carte d'Abonnement Poids Lourds Inter Sociétés).

68 % des recettes de péage générées par le trafic poids lourds au cours de l'année 2004 ont été perçues par le biais de paiements en cartes CAPLIS, loin devant les cartes émises par les compagnies pétrolières, cartes bancaires et paiements immédiats (notamment, espèces, devises, chèques).

La carte CAPLIS est utilisable sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé français. Depuis le 25 juin 2003, chaque société concessionnaire a la faculté d'appliquer un barème de réduction propre.

Le portefeuille de clientèle du Groupe comporte les clients ayant souscrit à l'abonnement CAPLIS dans son réseau de vente (soit environ 6.100 clients pour 90.000 cartes chez Sanef et environ 1.110 clients pour 15.000 cartes chez SAPN) ainsi qu'une clientèle ayant son activité principale sur les autres réseaux et ayant souscrit au programme CAPLIS, leur donnant accès aux réseaux et offres commerciales du Groupe (14.000 clients pour environ 140.000 cartes pour Sanef et 12.000 clients pour 60.000 cartes chez SAPN).

Le Groupe entend remplacer progressivement, à compter de la fin de l'année 2005, l'abonnement CAPLIS par un système de télépéage poids-lourds.

Autres abonnements

En outre, afin de compléter les formules d'abonnement et de fidélisation de la clientèle évoquées ci-dessus, le Groupe a mis en place, sur certains secteurs péri-urbains, des abonnements domicile-travail donnant droit à des réductions de tarif, dont le coût est le plus souvent supporté pour partie par la société concessionnaire et pour partie par les collectivités locales. Ces abonnements sont adossés au système Liber-t.

Lutte contre la fraude

Le Groupe porte une attention toute particulière à la lutte contre la fraude émanant de clients et du personnel. Sur le réseau du Groupe, des barrières levantes sont installées systématiquement sur l'ensemble des voies de péage, automatisées ou non, y compris les voies de télépéage, de façon à réduire les risques de fraude.

Chaque gare de péage dispose de personnel affecté à sa surveillance et de moyens de dissuasion et d'alertes spécifiques au travers d'équipements spécifiques (alarmes visuelles et sonores, caméras pour certaines gares). Les gares automatiques font l'objet d'une surveillance particulière par télésurveillance ce qui permet également d'assister les clients en cas de difficulté.

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

La plupart des personnels affectés à la perception du péage ou à la surveillance des gares sont assermentés et peuvent, en cas d'infraction, dresser des contraventions. Le Groupe dispose également de services spécialisés ayant pour missions d'analyser les données du péage pour détecter d'éventuelles anomalies dans les transactions, effectuer toutes les investigations nécessaires et engager les actions nécessaires pour le recouvrement des sommes dues, y compris, le cas échéant, introduire des actions en justice à l'encontre des contrevenants.

Eu égard aux modes de collecte des recettes de péage communs aux diverses SEMCA, le Groupe estime que le phénomène de fraude sur son réseau revêt la même ampleur que sur les réseaux des autres SEMCA, généralement estimée à 0,5 % des recettes.

Les fonds perçus dans les gares sont conservés dans des locaux sécurisés et le transfert de ces fonds est réalisé par des sociétés spécialisées qui assurent leur comptage avant la remise en banque. La Société estime que les locaux permettant le transfert des fonds sont conformes aux nouvelles dispositions réglementaires applicables en matière de protection et de transport des fonds.

Evénements susceptibles d'affecter les recettes

Au-delà de la fraude, la collecte de péage peut être affectée par certains événements ponctuels, tels que les réquisitions, manifestations de personnes extérieures à l'entreprise empêchant la perception du péage, les grèves et les accidents avec fermeture de l'autoroute.

L'impact financier des manifestations sur les recettes du Groupe au cours de l'exercice 2004 est estimé à 128.600 euros. Enfin, les accidents avec fermeture de l'autoroute donnent lieu à un recours contre les auteurs et les assureurs des auteurs des accidents.

4.5.4 Investissements***4.5.4.1 Processus d'autorisation, de concession et de construction***

Entre la décision de l'Etat de réaliser une nouvelle autoroute ou section et le jour de la mise en service de celle-ci, il peut s'écouler environ une quinzaine d'années. La construction d'une autoroute implique en effet un long processus dans lequel la phase de construction 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.

Une fois le principe d'une autoroute arrêté, diverses procédures doivent être mises en œuvre, notamment en matière de coordination interministérielle, de consultation des populations intéressées, de respect de l'environnement et d'indemnisation des propriétaires concernés.

Tout d'abord, 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'Etat.

Ensuite, au terme d'une procédure de mise en concurrence, l'Etat désigne une société concessionnaire qui procède à la réalisation de l'ouvrage et à l'acquisition, au nom de l'Etat, des terrains d'emprise de l'autoroute. L'essentiel des libérations foncières sont réalisées à l'amiable, certaines étant néanmoins effectuées par le biais d'expropriation pour cause d'utilité publique. Les acquisitions s'accompagnent souvent d'actions de remembrement rural et d'actions d'aménagement particulières (haies, zones boisées) destinées à préserver la faune et la flore en bordure de l'ouvrage. Dans certains cas, dans le cadre de la participation du Groupe à la contribution « 1 % paysage » prévue par la circulaire du 12 décembre 1995, un pourcentage (1 %) du budget de construction est affecté à la mise en valeur des paysages, dont 0,5 % est dû par la société concessionnaire aux termes des contrats d'entreprise de Sanef et SAPN (voir Section 5.6.3.2 « Engagements hors-bilan »).

Lorsque le Groupe est désigné comme concessionnaire, il agit en qualité de maître d'ouvrage pour la construction de l'autoroute et 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.

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

4.5.4.2 Les investissements au titre des conventions de concession et des contrats d'entreprise

Investissements réalisés au cours des trois dernières années

Le tableau suivant résume les investissements de tous types réalisés par le Groupe au cours des trois dernières années.

Investissements réalisés par le Groupe pour la période 2002-2004

	Exercice prenant fin le 31 décembre		
	2002	2003	2004
	(en millions d'euros hors taxe)		
Sanef			
Opérations nouvelles	46,6	125,5	115,1
ICAS⁽¹⁾	39,6	30,0	11,2
Echangeurs et diffuseurs	15,7	3,2	0,4
Elargissements	0,1	0	0,1
Péages (Génie civil des gares et barrières)	3,2	3,0	2,3
Aires	8,9	9,3	3,6
Autres	10,1	12,9	4,9
<i>dont bâtiments</i>	0,4	0,1	0,1
<i>dont environnement sécurité et divers</i>	2,0	7,6	0,4
<i>dont autres immobilisations sur le réseau</i>	7,7	5,2	4,4
<i>dont tunnels</i>	0,0	0,0	0,0
Renforcement des piles de ponts sur A4	1,6	1,6	0,5
Chaussées	28,4	33,9	27,3
Immobilisations d'exploitation⁽²⁾	22,8	28,5	25,2
Total Sanef	137,4	217,9	178,9
SAPN			
Opérations nouvelles	1,2	0,9	0
ICAS⁽¹⁾	31,7	22,8	8,4
Echangeurs et diffuseurs	0,6	0,2	0,1
Elargissements	20,0	21	4,5
Péages (Génie civil des gares et barrières)	0	0	0
Aires	0,6	0,3	0
Autres	10,5	1,3	3,8
<i>dont bâtiments</i>	0,3	0,2	0,1
<i>dont environnement sécurité et divers</i>	0,3	0,1	2,2
<i>dont autres immobilisations sur le réseau</i>	1,9	0,8	1,3
<i>dont tunnels</i>	8,0	0,2	0,3
Chaussées	3,2	0,6	3,3
Immobilisations d'exploitation⁽²⁾	5,2	5	6,3
Total SAPN	41,3	29,3	18,0
Total Groupe	178,6	247,2	196,9

⁽¹⁾ Investissements complémentaires sur autoroutes en service.

⁽²⁾ Immobilisations corporelles et incorporelles.

Source : Sanef / SAPN

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

Investissements pour la période 2005-2008

Les investissements pour les années à venir sont prévus dans le cahier des charges des conventions de concession. Les contrats d'entreprise de chacune des sociétés concessionnaires du Groupe précisent les modalités et les conditions dans lesquelles ils seront entrepris.

Le contrat d'entreprise 2004-2008 de Sanef prévoit notamment :

- l'achèvement de la liaison autoroutière transversale est-ouest A29 (Amiens – Neufchâtel-en-Bray, mise en service le 14 janvier 2005), les premiers travaux liés au contournement sud de Reims par l'autoroute A4 (14 kilomètres, dont la mise en service doit se faire au plus tard le 31 mai 2011) et le prolongement de l'autoroute A16 en Ile-de-France (section l'Isle Adam – La Francilienne de 9 kilomètres, cette section devant être mise en service à la plus tardive des deux dates suivantes : le 31 décembre 2012 ou cinq ans après la déclaration d'utilité publique) ;
- des travaux d'élargissement à deux fois trois voies de la section Sémécourt – Argancy de l'autoroute A4, la réalisation de nouveaux échangeurs et diffuseurs et quelques études préliminaires ;
- le renouvellement périodique des couches de roulement des chaussées ;
- la rénovation des équipements de péage sur l'autoroute A1, le développement du télépéage pour les véhicules légers, l'introduction du télépéage pour les poids lourds ; et
- l'automatisation de certaines gares lorsque les conditions de trafic le permettent. Enfin, la radio d'exploitation et les systèmes informatiques seront modernisés.

Pour sa part, le contrat d'entreprise 2004-2008 de SAPN, prévoit notamment :

- la mise en service avant fin 2010 d'un diffuseur à l'ouest de Chaufour comportant un barreau⁽²⁾ de 2 kilomètres permettant de relier l'autoroute A13 à la RN 13 ;
- la poursuite de l'élargissement de l'autoroute A13 par la réalisation, avant la fin de la période du contrat d'entreprise 2004-2008, de la première phase de l'élargissement de la section Bourneville - Barreau A13/RN13 (contournement sud-est de Caen) et la mise à deux fois trois voies et les aménagements afférents de la section Rouvray - Rouen Ouest ;
- la mise en service du barreau A13/RN13 de 4 kilomètres à Frénoville (permettant le contournement sud-est de Caen) est prévue avant la fin de l'année 2007 ; et
- l'aménagement de la barrière de péage de Dozulé.

En outre, le contrat d'entreprise 2004-2008 de SAPN prévoit d'autres investissements qui ne seront réalisés que sous réserve de conditions particulières :

- l'engagement des travaux du barreau de 18 kilomètres Croix Mare-Barentin – A150 (permettant une liaison Rouen - Le Havre par la rive droite de la Seine) sera mené, sous réserve de la signature d'un avenant au cahier des charges de la convention de concession de SAPN et qu'un accord sur le plan de financement soit trouvé ;
- le diffuseur de Chambourcy, sur l'autoroute A14 sera réalisé par SAPN en cohérence avec la réalisation de l'aménagement sur place de la RN13 entre Chemin-Neuf et Bel-Air par les pouvoirs publics concernés. Les modalités financières de cette opération seront définies par une convention à conclure avant la fin du contrat d'entreprise 2004-2008 ; et
- l'amélioration de la desserte de Pont-Audemer par l'autoroute A13 sera réalisée sous réserve que son équilibre économique et financier soit vérifié. Le Groupe estime que cette opération devrait, pour trouver son équilibre économique, être majoritairement financée par les collectivités locales.

⁽²⁾ Un barreau est une section autoroutière destinée à relier plusieurs ouvrages routiers et/ou autoroutiers.

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

Au niveau du Groupe, les projets d'investissements nouveaux d'une certaine importance sont examinés par un comité de la stratégie et des engagements commun à Sanef et SAPN (voir Section 6.1.3.2 « Comité de la stratégie et des engagements ») avant leur approbation par les conseils d'administration de ces sociétés.

Par ailleurs, aux termes du cahier des charges des conventions de concession de Sanef et SAPN, l'Etat peut imposer à la société concessionnaire (nonobstant l'existence d'un contrat d'entreprise), sans que cela donne lieu à une indemnité, l'élargissement des voies de certaines sections d'autoroutes (autoroutes A4 et A14), dans un délai de deux ans, lorsque le trafic journalier moyen aura atteint, sur une période de douze mois, un seuil spécifique déterminé pour chacune des sections concernées. Sur le réseau du Groupe, à la date d'enregistrement du présent document de base, l'autoroute A1 a déjà été intégralement élargie (deux fois trois voies) et les autoroutes A13 et A14 sont déjà partiellement élargies (sections Orgeval – Le Rouvray et Rouen Ouest – Bourneville sur l'autoroute A13 et section La Défense – barrière de péage de Montesson sur l'autoroute A14).

S'agissant du réseau Sanef, l'article 9.3 modifié du cahier des charges donne la liste des sections auxquelles ce régime est applicable, soit un total d'environ 420 kilomètres. Les seuils de trafic applicables sont de 63.000 véhicules par jour pour la section de l'autoroute A4 comprise entre Noisy et la bretelle de Meaux (section à deux fois trois voies), 42.000 véhicules par jour pour les sections interurbaines de Metz et Strasbourg et de 28.000 à 30.000 véhicules par jour pour les autres sections interurbaines concernées.

Les seuils au-delà desquels l'Etat pourrait demander un élargissement sont, à la date d'enregistrement du présent document de base, d'ores et déjà atteints sur plusieurs sections du réseau Sanef représentant un total de 81 kilomètres : les sections St Avold – Freyming (7 kilomètres), Taissy – A26 (23 kilomètres), Brumath Nord – C.D.63 (entrée de Strasbourg) (12 kilomètres), A31 – bifurcation A4 / A314 (contournement est de Nancy) (11 kilomètres) ainsi que sur une partie de la section Noisy-le-Grand – Meaux (28 kilomètres).

En outre, le Groupe estime que d'ici la fin de la concession de Sanef (2028), les seuils prévus au cahier des charges de Sanef sont susceptibles d'être atteints sur un nombre de sections concédées représentant environ 177 kilomètres supplémentaires. Sur ces 177 kilomètres, le Groupe estime que les seuils de trafic susvisés pourraient être dépassés d'ici à 2008 sur 29 kilomètres.

Toutefois, à l'occasion de la négociation du contrat d'entreprise 2004-2008 de Sanef, la Société a procédé avec l'Etat à un examen complet des sections devant faire l'objet d'un élargissement pendant la durée du contrat d'entreprise. A la suite de cet examen, seul l'élargissement à deux fois trois voies de la section Sémécourt – Argancy de l'autoroute A4 (4 kilomètres environ) a été prévu dans le contrat d'entreprise 2004-2008 de Sanef.

Le Groupe estime en conséquence qu'il ne sera pas procédé, avant l'année 2008, à un nouvel examen des sections devant faire l'objet d'un élargissement sur la période 2005-2008. C'est la raison pour laquelle il n'a pas prévu, au titre de la période 2005-2008, de budgets d'investissements pour des élargissements autres que celui de la section visée dans le contrat d'entreprise 2004-2008 de Sanef.

Au surplus, en pratique, l'opportunité d'un élargissement n'est généralement examinée que lorsque le trafic moyen journalier annuel dépasse 35.000 véhicules par jour sur une autoroute à deux voies, et 70.000 véhicules par jour sur une autoroute à trois voies. Lorsqu'une décision de procéder à un élargissement est prise, l'Etat et la société concessionnaire se concertent afin de répartir les investissements correspondants dans le temps. Ainsi, la Société estime que les élargissements qui lui seront demandés par l'Etat au delà de 2008 pourraient concerner environ 129 kilomètres.

Concernant le réseau SAPN, l'article 9.4 modifié du cahier des charges prévoit que, pour l'autoroute A14, l'Etat peut imposer de tels élargissements de voies lorsque le trafic journalier moyen aura atteint, sur une période de 12 mois consécutifs, 50.000 véhicules par jour entre l'échangeur de la plaine de Montesson, non encore réalisé à ce jour, et la déviation de la R.D 311, dite « voie de berge ». Le Groupe estime toutefois qu'aucun élargissement ne devrait être réalisé d'ici la fin de la concession, soit 2028, pour ce motif.

Pour les autres sections, les investissements liés à l'élargissement devraient faire l'objet d'un avenant au cahier des charges qui préciserait les conditions d'équilibre financier.

Le tableau suivant présente les programmations financières indicatives des investissements prévus par le Groupe pour la période 2005-2008 sur la base des contrats d'entreprise 2004-2008 de Sanef et SAPN (excluant certains

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

investissements complémentaires de SAPN soumis à des conditions particulières, lesquels font l'objet d'un tableau distinct ci-dessous).

Programmations financières indicatives du Groupe sur la période 2005-2008

	Exercice prenant fin le 31 décembre				Total 2005-2008
	2005	2006	2007	2008	
	(millions d'euros hors taxes courants)				
Sanef					
Nouvelles autoroutes et sections	31,4	8,3	21,2	41,7	102,6
ICAS	30,0	43,3	27,7	24,9	125,9
Elargissements	8,1	7,7	–	–	15,8
Echangeurs	1,7	9,2	8,3	4,5	23,7
Péages (Génie civil des gares et barrières) . .	4,1	2,7	1,8	2	10,6
Aires	4,7	8,4	2,9	2,5	18,5
Autres	7,3	10,5	9,5	10,0	37,3
<i>dont bâtiments</i>	<i>1,0</i>	<i>1,0</i>	–	–	<i>2,0</i>
<i>dont environnement sécurité et divers</i>	<i>2,4</i>	<i>6,0</i>	<i>6,0</i>	<i>6,0</i>	<i>20,4</i>
<i>dont autres immobilisations sur le réseau</i> . .	<i>3,9</i>	<i>3,5</i>	<i>3,4</i>	<i>4,0</i>	<i>14,8</i>
Renforcement des piles de pont de l'A4	4,1	4,8	5,2	5,9	20,0
Chaussées	36,2	34,9	34,4	35,8	141,3
Immobilisations d'exploitation	36,1	27,8	22,4	12,6	98,9
Total investissements brut Sanef	133,7	114,3	105,7	115,0	468,7
SAPN					
Nouvelles autoroutes et sections	5,4	17,5	7,5	14,0	44,4
ICAS	19,1	41,2	43,4	41,3	145,0
Elargissements	10,1	29,6	34,8	34,6	109,1
Echangeurs	–	–	–	–	–
Péages (Génie civil des gares et barrières) . .	1,0	3,1	–	–	4,1
Aires	1,2	1,3	1,0	–	3,5
Autres	6,8	7,2	7,6	6,7	28,3
<i>dont bâtiments</i>	<i>0,6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,8</i>	<i>2,6</i>
<i>dont environnement sécurité et divers</i>	<i>4,9</i>	<i>5,3</i>	<i>5,1</i>	<i>4,6</i>	<i>19,9</i>
<i>dont autres immobilisations sur le réseau</i> . .	<i>1,3</i>	<i>1,3</i>	<i>4,9</i>	<i>1,3</i>	<i>5,8</i>
Chaussées	4,1	4,2	5,2	4,1	17,6
Immobilisations d'exploitation	5,9	4,6	4,1	4,1	18,7
Total investissements brut SAPN	34,5	67,5	60,2	63,5	225,7
Total Groupe	168,2	181,8	165,9	178,5	694,4

Source : Sanef / SAPN

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

En ce qui concerne les investissements de 147 millions d'euros (dont 102,6 millions pour Sanef et 44,4 pour SAPN) figurant dans le tableau ci-dessus au titre des travaux de construction de nouvelles autoroutes et sections, le tableau suivant résume les caractéristiques principales de ces opérations prévues sur la période 2005-2008 :

Opérations (en millions d'euros hors taxes courants)	2005	2006	2007	2008	Total (2005-2008)	Solde au-delà de 2008
Sanef						
A4 Contournement sud de Reims	7,2	1,3	15,2	35,4	59,1	140
A16 RN 184 – A 104	3,4	3,4	5,6	6,3	18,7	190
A29 A29-Amiens	20	3,5	0,4	–	23,9	
Autres sections ⁽¹⁾	0,8	0,1	–	–	0,9	
Total Sanef	31,4	8,3	21,2	41,7	102,6	
SAPN						
Travaux préliminaires	1,3	0,7	0,5	–	2,5	
Antenne de Chaufour	–	–	4,3	14	18,2	16,5
Contournement Sud-Est de Caen (RN13-A13)	4,1	16,8	2,7	–	23,6	
Total SAPN	5,4	17,5	7,5	14	44,4	
Total Groupe	36,8	25,8	28,7	55,7	147	346,5

⁽¹⁾ Autoroutes A16 (sections Amiens – RN 184, Amiens – Abbeville, et Abbeville – Boulogne (Touquet)) et A29 (sections A1 – Saint Quentin et Amiens).

Source : Sanef / SAPN

Les dates de mise en service et les dépenses d'investissement prévues dans les contrats d'entreprise sont celles retenues par les sociétés concessionnaires du Groupe et l'Etat pour la planification des travaux. Même si les sociétés concessionnaires du Groupe prévoient de respecter les délais prévus jusqu'en 2008, le Groupe ne peut garantir aux investisseurs les délais et les dépenses prévisionnelles cités dans les contrats d'entreprise 2004-2008 de Sanef et SAPN. Les délais sont notamment conditionnés par les procédures de déclaration d'utilité publique, de libération des emprises ou relatives à la loi sur l'eau. En cas de force majeure ou pour une raison indépendante de la volonté des sociétés concessionnaires du Groupe, les délais sont susceptibles d'être prolongés et les investissements sont susceptibles de dépasser les budgets susvisés, pour des raisons liées, notamment, à l'augmentation du coût des matériaux ou de la main-d'œuvre, à des difficultés techniques imprévisibles, à des intempéries exceptionnelles, à des modifications réglementaires ou à d'autres raisons. En ce qui concerne l'exécution des chantiers en cours, le Groupe n'a pas enregistré en 2004 de différence significative par rapport aux termes des contrats d'entreprise.

Investissements complémentaires de SAPN soumis à des conditions particulières

Pour ce qui concerne les investissements de SAPN soumis à des conditions particulières mentionnées ci-dessus, la programmation financière indicative est donnée par le tableau suivant. Les montants indiqués sont les montants bruts. Les investissements à la charge de SAPN dépendront des négociations à venir sur les financements locaux et les recettes et charges supplémentaires de ces opérations (trafic induit, hausse supplémentaire des tarifs) afin d'assurer le maintien de l'équilibre économique de la concession.

Sur la base de son appréciation de ces projets et des modalités de financement susceptibles d'être retenues, le Groupe a pris comme hypothèse pour établir le tableau ci-après que les concours des collectivités locales seraient, sur l'autoroute A150 et sur la desserte de Pont – Audemer respectivement, de 20 % et de 80 % du coût du projet.

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

Part des investissements complémentaires susceptible d'être à la charge de SAPN

Opérations (en millions d'euros courants)	2005	2006	2007	2008	Total (2005-2008)	Solde au delà de 2008
SAPN						
A150 Croix Mare-Barentin ⁽¹⁾	–	2,9	6,0	32,8	41,7	69,9
A14 Echangeur de Chambourcy	2,1	6,7	14,1	12,3	35,2	–
A13 Desserte de Pont – Audemer	–	–	–	0,6	0,6	1,5
Total	2,1	9,6	20,1	45,7	77,5	71,4

⁽¹⁾ Calendrier décalé par rapport au contrat d'entreprise 2004-2008 de SAPN, compte tenu de l'avancement des études et des négociations locales.

Investissements au-delà de 2008

Au-delà des investissements susvisés (et notamment hors solde des opérations 2005-2008 détaillées ci-dessus) et après 2008, les conventions de concession du Groupe prévoient en outre :

- pour Sanef, comme indiqué ci-dessus, les élargissements de certaines sections représentant 129 kilomètres pour un montant d'environ 550 millions d'euros (en valeur 2004), sans que ces travaux n'induisent de compensations contractuelles nouvelles. La Société estime, au vu de son expérience de 40 ans de relations contractuelles avec l'Etat, que la charge de ces investissements devrait être lissée sur la durée résiduelle de la concession ; et
- pour SAPN, l'achèvement des élargissements de l'autoroute A13 (montant des travaux de 225 millions d'euros valeur 2004, environ). Le contrat d'entreprise de SAPN contient une clause de rendez-vous entre les parties au plus tard à la mi-2007 pour en fixer les modalités de réalisation et de financement. Les modalités de réalisation de cette deuxième tranche et les compléments de financement feront l'objet d'un accord entre le concédant et la société concessionnaire.

4.5.4.3 Entretien d'infrastructures

En plus des engagements du Groupe en matière d'investissement prévus dans le cahier des charges des conventions de concession et dans les contrats d'entreprise de chacune des sociétés concessionnaires du Groupe, le Groupe doit également effectuer des travaux d'entretien d'infrastructures afin de maintenir en bon état les ouvrages de ses concessions.

Ces travaux portent principalement sur les chaussées, les ouvrages d'art, les ouvrages hydrauliques, les dispositifs d'assainissement, la signalisation horizontale et les clôtures, et ont pour objet de compenser les effets des dégradations résultant de la circulation, du vieillissement du réseau et des phénomènes naturels et d'adapter le réseau et les ouvrages d'art à l'évolution des normes techniques applicables. Ils comprennent notamment les travaux d'entretien des chaussées, les réparations de structure et la rénovation des ouvrages d'art, les travaux de réparation et de rénovation des ouvrages hydrauliques, le confortement des talus et le renouvellement des signalisations verticale et horizontale.

Le tableau ci-après présente les dépenses d'entretien d'infrastructures entreprises par le Groupe au cours des trois dernières années.

	Exercice prenant fin le 31 décembre		
	2002	2003	2004
	(en millions d'euros hors taxe)		
Réseau Sanef	21,5	17,2	13,4
Réseau SAPN	3,3	3,4	3,7
Total Groupe	24,8	20,6	17,0

Source : Sanef / SAPN

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

Les travaux à effectuer sont identifiés grâce à un contrôle régulier des infrastructures. Les chaussées font ainsi l'objet d'un suivi systématique tous les trois ans environ au moyen d'appareils à grand rendement qui permettent de vérifier leur état d'usure (rugosité, orniérage, dégradations) et sont renouvelées tous les dix ans en moyenne.

Les ouvrages d'art font l'objet d'un suivi systématique et de contrôles périodiques : un suivi annuel est réalisé par le Groupe et un suivi quinquennal est réalisé par des bureaux d'études externes indépendants. Les ouvrages hydrauliques, la signalisation et les autres ouvrages font également l'objet de suivis périodiques spécifiques. Ce contrôle régulier du réseau et des ouvrages d'art est un élément clé de la politique d'entretien du patrimoine du Groupe qui permet un allongement de la durée de vie des infrastructures. De manière générale, le réseau du Groupe, compte tenu de son positionnement géographique (autoroutes de plaine) comporte peu d'ouvrages d'art exceptionnels de type grands viaducs ou tunnels.

Pour les années à venir, le Groupe ne prévoit pas d'augmentation significative du montant annuel des dépenses d'entretien d'infrastructures par rapport au niveau de 2004.

4.5.5 Aires de repos et de service, gestion et sécurité du trafic, maintenance

4.5.5.1 Aires de repos et de service

Au 31 décembre 2004, le réseau du Groupe dispose de 71 aires de services (dont 58 pour Sanef et 13 pour SAPN) et de 122 aires de repos (dont 101 pour Sanef et 21 pour SAPN). Ces chiffres comprennent les aires installées sur le réseau du Groupe mais également certaines aires situées hors du réseau (notamment pour Sanef sur la section non-concédée de l'autoroute A1 ainsi que sur les autoroutes A25 et A31).

Toutes les aires de services comprennent des stations-service et la plupart offrent des boutiques ou des services de restauration. Certaines proposent également des services complémentaires, tels que des hôtels, des magasins et des maisons de produits régionaux.

Les aires de repos ne sont équipées que d'aires de stationnement et de toilettes ; certaines d'entre elles comportent également des distributeurs automatiques de boissons, de coupe-faim et de friandises.

Des services gratuits sont également proposés par le Groupe sur ses aires de services ou de repos ainsi que sur les parkings des gares de péage, tels que des stations de gonflage pneumatiques, des points de vidange pour les caravanes et les campings-cars, des parcours sportifs et des espaces à thème.

Sur le réseau du Groupe, les aires de service peuvent être divisées en trois catégories :

- les grandes aires : elles proposent une offre étendue de services et sont adaptées à la gestion de flux importants en particulier pendant les périodes estivales et les grands week-ends fériés. Elles permettent aussi d'accueillir des parkings poids lourds de taille significative ;
- les aires relais : de taille plus modeste, leur chiffre d'affaires est principalement pétrolier (carburant et boutique). Elles participent au maillage des activités pétrolières et sont des haltes de sécurité pour les usagers « longue distance » ; et
- les aires périurbaines : elles sont fréquentées par des habitués de la route utilisant l'autoroute pour se rendre à leur lieu de travail.

Pendant les périodes estivales, des services et animations spécifiques sont également mis en place sur certaines aires autour des thèmes de la sécurité (comprenant par exemple des opérations d'assistance au gonflage des pneumatiques), des services aux clients pendant leurs déplacements (comprenant par exemple des relais bébé pour les parents voyageant avec des enfants de moins de deux ans) et de l'information et de l'accueil (comprenant par exemple des centres d'information saisonniers fournissant des informations pratiques sur les conditions de circulation et les services autoroutiers ou des informations touristiques sur les régions traversées).

Outre les restaurateurs et pétroliers traditionnels, de nouvelles enseignes à forte notoriété sont venues enrichir l'offre de restauration sur le réseau Sanef dont « Paul » (boulangerie) et « Oui Shop » (boutique) sur l'aire d'Assewillers-Est (autoroute A1). Sur le réseau SAPN, de nouvelles enseignes vont également être implantées au cours de l'année 2005, dont « Proxi » et « Petit Casino » (boutiques) ainsi que « Brioche Dorée » (boulangerie), notamment sur l'aire de Vironvay (autoroute A13).

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

Les installations commerciales installées sur les aires de service du réseau du Groupe sont exploitées par des sous-concessionnaires pétroliers, commerçants et restaurateurs. A cet effet, conformément à son cahier des charges, chaque société concessionnaire conclut des contrats pour l'exploitation des installations annexes, en principe par voie d'appel à la concurrence, moyennant redevances (redevances minimales ou au litre vendu pour le carburant et loyer et pourcentage du chiffre d'affaires pour les autres activités) entrant dans les produits de la concession, sous réserve que :

- elle soumette à l'agrément préalable du ministre chargé de la voirie nationale, le nom des cocontractants et fournisse avec cette demande des pièces établissant la réalité de l'appel à la concurrence et justifiant les raisons du choix ;
- les projets de contrats qu'elle passe avec les exploitants soient communiqués 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, elle impose à ses exploitants d'appliquer des restrictions à la vente de boissons alcoolisées qui lui sont notifiées par le ministre chargé de la voirie nationale (article 30 des cahiers des charges modifiés).

L'intervention du Groupe sur l'exploitation de ces aires est limitée à l'entretien des surfaces non affectées aux sous-concessionnaires ; néanmoins, sur certaines aires du réseau Sanef, héritées de l'APEL (voir Section 4.2 « Historique et évolution de la structure du Groupe »), l'entretien total des aires est confié aux sous-concessionnaires.

14 des 123 contrats d'installations commerciales installées sur le réseau du Groupe (tous relatifs à des aires situées sur le réseau Sanef) arrivent à échéance le 31 décembre 2005 ; les appels d'offre correspondants, lancés au premier semestre 2004 par Sanef, sont en cours. D'ores et déjà, sept nouveaux contrats d'installations commerciales installées sur le réseau SAPN ont été conclus en 2004 après appels d'offre, permettant au Groupe de continuer la diversification et l'implantation des enseignes à forte notoriété sur ses aires de service.

Les nouveaux contrats de sous-concession s'appuient sur de nouvelles conditions commerciales : un calcul plus avantageux pour le Groupe de la participation aux dépenses d'infrastructures, des redevances variables réévaluées (pour le carburant, la restauration et les boutiques) et la mise en place de redevances minimum (permettant de limiter les effets négatifs de l'augmentation du prix du carburant et de la réduction sensible de la consommation qui s'en suit).

En outre, dans le cadre de la négociation des nouveaux contrats de sous-concession, le Groupe s'efforcera d'en raccourcir la durée, de manière notamment à faire évoluer l'offre commerciale sur les aires en fonction des évolutions de la demande.

D'autres services associés (comme en particulier les parkings sécurisés pour poids lourds tel que celui mis en service en décembre 2004 sur l'aire de Vémars Ouest sur l'autoroute A1, et la mise en place de distributeurs automatiques de boissons et snacks) contribueront au chiffre d'affaires généré par les aires de service. Les travaux d'aménagement et de construction induits par la rénovation des aires et des bâtiments sont toutefois susceptibles d'avoir un impact négatif sur les chiffres d'affaires constatés (et redevances associées) et sur le volume d'activité des aires faisant l'objet de l'appel d'offres 2005 sur la période fin 2005 et 2006.

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

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

Recettes du Groupe générées par les aires de services

	2001	Exercice clos le 31 décembre		
		2002	2003	2004
(en milliers d'euros hors taxe)				
Sanef				
Stations service	6.531	7.502	7.323	7.330
Boutiques stations service	2.500	2.708	2.873	2.964
Restauration	2.848	2.948	2.966	3.059
Bureaux de change	38	5	2	2
Autres ⁽¹⁾	903	1.518	853	1.191
Total Sanef	12.820	14.681	14.007	14.546
SAPN				
Stations service	1.182	1.406	1.667	1.674
Boutiques stations service	659	741	790	822
Restauration	305	323	329	342
Autres ⁽¹⁾	371	766	553	551
Total SAPN	2.517	3.236	3.339	3.389
Total Groupe	15.337	17.917	17.346	17.935

⁽¹⁾ Dont participation aux dépenses d'infrastructure.

Source : Sanef / SAPN

4.5.5.2 Gestion du trafic

La performance autoroutière du Groupe dépend de la réactivité d'intervention de ses services d'exploitation ainsi que de la pertinence de l'information diffusée à sa clientèle.

Supervision de l'exploitation

En ce qui concerne la supervision de l'exploitation du réseau, le Groupe s'appuie sur de nombreux moyens automatiques disposés sur l'ensemble de son réseau, tels que caméras vidéo, stations de comptage de trafic et stations météo. L'ensemble des informations collectées par ces dispositifs est ensuite transmis aux cinq postes centraux d'exploitation du Groupe (Senlis, Amiens, Metz et Reims pour Sanef et Les Essarts pour SAPN) qui, fonctionnant 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24, traitent et diffusent sur l'ensemble du réseau les informations relatives aux événements, prévus ou imprévus, se déroulant sur le réseau. L'impératif principal de cette organisation est la rapidité, le traitement en temps réel de l'information permettant de réduire le risque d'accident ou de suraccident (accident consécutif à un accident existant).

Cette organisation est épaulée depuis 1995 par des outils informatiques d'aide à la prise de décisions. Outre la mémorisation et la compilation des événements signalés, ces outils permettent également de piloter tous les supports d'information aux usagers, comme les panneaux à messages variables qui surplombent les voies de circulation ou occupent les terre-pleins centraux.

Ces systèmes, associés aux équipements de surveillance implantés sur le réseau, sont en cours de mise à jour afin de permettre au Groupe de recueillir des informations concernant le trafic et les conditions de trafic en temps réel, d'élaborer des prévisions de temps de parcours par section d'autoroute et de formuler automatiquement des propositions de messages à diffuser sur les différents outils de diffusion de l'information à la disposition du Groupe.

Information trafic

Le Groupe met à la disposition de ses clients un service continu d'information par radio sur une grande partie de son réseau, sur une fréquence commune à la plupart des services d'information trafic des sociétés concessionnaires

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

d'autoroutes en France (107.7 FM) par le biais de ses filiales SODERANE et SONORA (voir Section 4.6.3 « Radios autoroutières »).

En outre, depuis 2003, Sanef complète son dispositif classique de radio trafic par un service d'information automatisé (baptisé Eliott) qui permet d'assurer, au moyen de voix de synthèse, la continuité de la diffusion d'information trafic en temps réel entre 23 heures et 6 heures. Depuis juin 2003, SAPN met à la disposition des usagers de son réseau un service téléphonique vocal (Foninfo) leur permettant de s'informer sur les conditions de circulation et les temps de parcours en temps réel.

Sanef et SAPN offrent également un service Internet permettant à leurs clients d'accéder à diverses informations trafic (trafic en temps réel, travaux et, pour SAPN, temps de parcours et prévisions de trafic) pour l'ensemble du réseau des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Le Groupe dispose enfin de 217 PMV (185 pour Sanef et 32 pour SAPN) sur lesquels il diffuse des messages d'alerte, d'annonce ou de régulation du trafic.

4.5.5.3 Sécurité et fluidité du trafic

Organisation

Afin d'assurer la sécurité et la fluidité du trafic à un niveau optimum sur son réseau, le Groupe a mis en place une organisation proche du terrain, les réseaux du Groupe étant divisés en plusieurs unités pour en faciliter le suivi. Sanef s'organise ainsi autour de quatre postes centraux d'exploitation (Senlis, Amiens, Reims et Metz), de supervision et de gestion de trafics qui coordonnent 16 districts ; SAPN s'organise autour de cinq centres de services, coordonnés par la direction de l'exploitation située aux Essarts.

Chacune des unités comporte un poste de contrôle opérationnel, des équipes de viabilité formées à la viabilité hivernale (lutte contre le verglas, la neige et les effets des autres phénomènes météorologiques) et des équipes qui patrouillent sur le réseau à même d'apporter assistance aux usagers et de poser des balisages de sécurité.

Prévention

En matière de sécurité, l'organisation opérationnelle de Sanef et SAPN et les systèmes de gestion du trafic mis en place par chacune des sociétés contribuent à une prévention plus efficace des accidents et à une détection et un traitement rapide de ces derniers (voir Section 4.5.5.2 « Gestion du trafic »). A cet égard, le Groupe mène également, outre sa participation aux campagnes nationales de sécurité mises en oeuvre par l'ASFA ou par l'Etat, diverses actions de prévention et de sensibilisation des conducteurs sur le thème de la sécurité routière (incluant, notamment, l'affichage de messages de sécurité et la remise de dépliants aux barrières de péage, la diffusion de messages sur les panneaux à message variable et sur les radios autoroutières, ainsi que la participation à des journées portes ouvertes sur la sécurité organisées avec des établissements scolaires).

Par ailleurs, sur le réseau Sanef, au-delà des actions renouvelées sur les procédures d'intervention et sur l'équipement des véhicules, Sanef installe progressivement sur son réseau le système Totem™, conçu en vue de prévenir les excès de vitesse au droit des chantiers grâce à l'affichage de la vitesse des usagers en temps réel.

Au plan opérationnel, l'ensemble des réseaux de Sanef et de SAPN font l'objet d'une surveillance attentive grâce aux agents qui sillonnent le réseau jour et nuit afin de retirer les objets tombés sur la chaussée, localiser les véhicules en panne, baliser les accidents et porter assistance aux conducteurs en difficulté. Le suivi du positionnement de véhicules par GPS permet d'optimiser leurs interventions auprès des clients en difficulté et d'améliorer la sécurité de ces derniers.

Sanef et SAPN travaillent par ailleurs en étroite collaboration avec les forces de l'ordre et les autorités préfectorales pour contrôler le trafic sur le réseau et assurer la sécurité des usagers (notamment en cas de crise majeure, climatique ou autre). Des pelotons autoroutiers de gendarmerie et des unités de CRS sont ainsi directement implantés sur le réseau et le Groupe leur fournit les infrastructures nécessaires à leurs interventions sur le réseau (locaux de service).

Accidents

En 2003, le taux d'accidents mortels sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé a connu une baisse importante de l'ordre de 22 % avec 275 victimes d'accidents mortels contre 328 en 2002. Depuis dix ans, la baisse du nombre

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

de victimes d'accidents mortels sur le réseau autoroutier concédé était d'environ 5,8 % par an (*Source : ASFA – Rapport annuel 2003*). En 2004, selon les estimations de l'ASFA, le taux d'accidents mortels sur l'ensemble du réseau autoroutier devrait connaître une baisse sensible par rapport aux données de l'année 2003.

	NOMBRE		TAUX (par milliards de kilomètres parcourus)	
	Accidents ⁽¹⁾ corporels	Victimes d'accidents mortels	Accidents ⁽¹⁾ corporels	Victimes d'accidents mortels
2000	2.264	318	34,5	4,9
2001	2.274	283	33,1	4,1
2002	2.241	328	31,0	4,5
2003	1.805	275	24,4	3,7

⁽¹⁾ en ce compris les accidents mortels.

Source : ASFA – SETRA (ensemble du réseau autoroutier français)

Sur l'ensemble du réseau du Groupe, cette évolution est également marquée ; en 2004, le nombre de victimes d'accidents mortels sur le réseau était de 35 contre 44 en 2003. De même, le nombre total d'accidents corporels (y compris accidents mortels) sur le réseau du Groupe est passé de 772 en 2003 à 698 en 2004.

Le tableau ci-après présente le nombre et le taux (calculé par milliards de kilomètres parcourus) d'accidents corporels et d'accidents mortels enregistrés sur le réseau du Groupe au cours des cinq dernières années.

	2000		2001		2002		2003		2004	
	Nombre	Taux	Nombre	Taux	Nombre	Taux	Nombre	Taux	Nombre	Taux
Réseau Sanef										
Accidents corporels ⁽¹⁾ . . .	744	69,7	759	68,4	723	62,4	586	50	558	46,5
Accidents mortels	38	3,6	36	3,2	40	3,5	35	3	23	1,9
Réseau SAPN										
Accidents corporels ⁽¹⁾ . . .	242	67,4	243	65,6	210	55,1	186	46,8	14	34,3
Accidents mortels	15	4,1	19	5,1	20	5,2	9	2,2	12	2,9

⁽¹⁾ en ce compris les accidents mortels.

Source : Sanef / SAPN

Entre le 1^{er} janvier 2000 et le 31 décembre 2004, trois employés de Sanef ont été victimes d'accidents mortels au cours d'intervention sur le réseau. La sécurité de son personnel constitue une priorité pour le Groupe qui s'est donné pour objectif de diviser par deux d'ici 2008 le taux d'accidents du travail. La mobilisation du personnel autour de cet objectif se fera notamment au travers de campagnes de communication internes, de formations en matière de sécurité et de la mise en place d'équipements appropriés. Le Groupe participe également aux campagnes de communication et de sensibilisation du grand public menées conjointement avec les autres sociétés d'autoroutes en portant plus particulièrement l'attention sur des chantiers et les interventions de personnel sur l'autoroute.

En 2004, le taux de fréquence des accidents du travail (nombre d'accidents avec arrêt par rapport au million d'heures travaillées) était de 21,30 pour Sanef et 18,11 pour SAPN. Le tableau ci-dessous présente l'évolution du taux de fréquence des accidents du travail au sein de Sanef et SAPN au cours des cinq dernières années.

	2000	2001	2002	2003	2004
Sanef	28,92	30,74	30,60	29,42	21,30
SAPN	13,20	17,05	26,21	24,55	18,11

Source : Sanef / SAPN

4.5.5.4 Maintenance

La maintenance est assurée par la même structure territoriale en charge de la sécurité et de la fluidité. Les équipes disposent d'engins et de véhicules spécialisés garantissant la conduite par tous les temps et des équipements nécessaires pour assurer les travaux d'entretien courant qui comprennent notamment l'entretien des espaces verts, des bâtiments, des clôtures et des écoulements d'eau situés sur le réseau du Groupe, ainsi que les réparations courantes sur les ouvrages d'art.

4.5.6 Télécommunications

Le Groupe conduit sur l'ensemble de son réseau des activités de télécommunications nécessitées par les besoins propres d'exploitation de son réseau (équipements électroniques de la route, alimentation en énergie, éclairage public, radio trafic). Parallèlement, il propose aux tiers, collectivités et opérateurs, une gamme de prestations télécoms en s'appuyant sur les capacités disponibles de son infrastructure existante.

L'article 30 bis des cahiers des charges modifiés des conventions de concession de Sanef et SAPN prévoit que la société concessionnaire peut installer des réseaux de télécommunication et de transmission dans l'emprise de la concession et les exploiter pour ses propres besoins d'exploitant d'infrastructure de transport. Sans préjudice des droits de passage des opérateurs de télécommunication, la société concessionnaire est autorisée à consentir à des tiers, dans des conditions compatibles avec les règles de gestion 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.

Sanef a été la première société concessionnaire d'autoroutes à obtenir en 2003 des licences d'opérateur de télécommunication relatives à l'établissement et l'exploitation d'un réseau public par l'Autorité de Régulation des Télécommunications (en vertu des articles L. 33.1 et L. 34.1 de l'ancien Code des postes et télécommunications, aujourd'hui Code des postes et communications électroniques, dans leur version antérieure aux lois n° 2004-579 et 2004-669 des 21 juin et 9 juillet 2004). A la date d'enregistrement du présent document de base, Sanef est la seule société concessionnaire d'autoroutes, hors sociétés tunnelières, à opérer un réseau ouvert au public (www.art-telecom.fr; 7 février 2004) ; cette position lui permet d'accroître son pouvoir de négociation avec un certain nombre d'entreprises et de collectivités locales sur un marché qui se révèle porteur.

Le Groupe exerce trois activités principales, dans le cadre de son métier de télécommunications : la location des emplacements sur pylônes, la location de fibres optiques noires et la fourniture de bande passante. A ce titre, le Groupe a réalisé un chiffre d'affaires de 10,7 millions d'euros, et a pris 55 nouvelles commandes en 2004, dont 25 pour la fourniture de bande passante.

Location des emplacements sur pylônes

Le Groupe exploite 191 pylônes de télécommunications tout au long de son réseau. Les pylônes, d'une hauteur de 30 à 70 mètres, supportent historiquement les antennes du réseau radio d'exploitation du Groupe (assurant notamment ainsi le réseau d'appel d'urgence) ainsi que les antennes de diffusion des programmes radio trafic du Groupe (107.7 FM sur le réseau Sanef et Autoroute FM sur le réseau SAPN).

Déployé entre 1992 et 1996, ce réseau de télécommunication hertzien a été, dès 1996, ouvert aux opérateurs de télécommunications privés afin d'assurer le relais des réseaux GSM (téléphone sans fil) au profit des utilisateurs empruntant les autoroutes du Groupe et les zones alentours. En 2004, les points hauts exploités par le Groupe accueillent ainsi les antennes-relais des trois principaux opérateurs français de téléphonie mobile (SFR, Bouygues Telecom et France Telecom Mobiles/Orange). Le chiffre d'affaires de cette activité a été jusqu'à maintenant relativement stable.

Location de fibres optiques noires

Le Groupe dispose d'un réseau de plus de 3.855 kilomètres de câbles optiques. Déployé à partir de 1996, le réseau de fibres optiques de Sanef a, dès 1997, été ouvert à des entreprises et opérateurs tiers. En outre, 1.268 kilomètres de câbles optiques sont situés en dehors du réseau autoroutier du Groupe (notamment à Paris, Lille et Strasbourg), permettant au Groupe d'offrir ses services à des clients n'étant pas installés à proximité immédiate de son réseau.



Bien que le chiffre d'affaires de cette activité soit en recul, le réseau de fibres optiques de la Société était, en 2004, toujours utilisé par Cegetel – Telecom Développement ainsi que par MCI, Inc., l'un des principaux opérateurs télécoms américains. Les contrats correspondants expireront en 2007 et 2012 respectivement.

Fourniture de bande passante

Les équipements de transmissions mis en œuvre sur le réseau Sanef ont des capacités de bande passante disponibles et sont du niveau des équipements d'opérateurs de télécommunications. Sanef a donc mis en œuvre une stratégie de valorisation de ses actifs de transmissions, en proposant aux opérateurs de télécommunications et aux entreprises situées dans les départements traversés par son réseau autoroutier, la fourniture de bande passante.

Dans le cadre de cette activité en démarrage, la Société a pris en 2004 25 commandes pour des opérateurs de télécommunication, notamment Neuf Télécom et Free, mais aussi avec des entreprises implantées à proximité de son réseau.

4.5.7 Conventions de concession

Le Groupe construit, entretient et exploite son réseau autoroutier en vertu de deux conventions de concession conclues avec l'Etat, auxquelles est annexé un cahier des charges, qui concernent respectivement le réseau Sanef et le réseau SAPN. Les conventions de concession autoroutière de Sanef et de SAPN ont été approuvées par décrets en Conseil d'Etat, en date respectivement du 29 octobre 1990 et du 3 mai 1995, et ont fait l'objet de divers avenants, eux-mêmes soumis à approbation par décret en Conseil d'Etat.

La convention de concession de Sanef et son cahier des charges ont fait l'objet de sept avenants, dont un avenant approuvé par décret du 18 septembre 1992 qui a principalement modifié l'assiette de la concession en allongeant celle-ci de 13 kilomètres sur l'autoroute A1 (Fresnes-les-Montauban – Dourges), un avenant approuvé par décret du 26 octobre 1995 qui a modifié les clauses du cahier des charges portant sur les tarifs des péages et les pénalités en cas de non respect des règles tarifaires et un avenant approuvé par décret du 30 décembre 2000 qui a également modifié les clauses du cahier des charges portant sur les tarifs des péages.

La convention de concession de SAPN et son cahier des charges ont fait l'objet de six avenants, dont un avenant approuvé par décret du 26 octobre 1995 qui a modifié les clauses du cahier des charges portant sur les tarifs des péages et les pénalités en cas de non respect des règles tarifaires et un avenant approuvé par décret du 29 novembre 2001 supprimant l'autoroute A28 de l'assiette du réseau concédé à SAPN.

Enfin, l'avenant n° 7 pour Sanef et l'avenant n° 6 pour SAPN, approuvés par décrets en Conseil d'Etat du 5 novembre 2004, refondent substantiellement et dans les mêmes termes, les cahiers des charges des deux sociétés, à l'instar de ce qui a été fait pour les autres sociétés d'autoroutes. Les conventions de concession, telles que modifiées sont présentées ci-dessous.

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

La section La Courneuve – La Francilienne de l'autoroute A16 a été supprimée de l'assiette de la concession par l'avenant n° 7, alors que Sanef avait réalisé des travaux préparatoires. Sanef estime que les conséquences financières de cette suppression ont été prises en compte dans l'avenant n° 7 (voir Section 5.5.2.7 « Résultat exceptionnel »).

4.5.7.1 Assiette des concessions

Aux termes des conventions de concession modifiées, la concession s'étend aux autoroutes ou sections d'autoroutes décrites à la Section 4.5.1 « Le réseau autoroutier du Groupe », de même 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, y compris les raccordements aux voiries existantes, les dépendances et installations annexes directement nécessaires au service des usagers et réalisées en vue d'améliorer l'exploitation, telles que les aires de stationnement, stations-service, restaurants, motels et hôtels.

Pendant toute la durée de la convention, la société concessionnaire a le droit exclusif d'exploiter les autoroutes ou sections d'autoroutes qui font l'objet de la concession et de percevoir des péages moyennant le respect des conditions du cahier des charges et le paiement à l'Etat d'une redevance dite redevance domaniale. L'Etat conserve toutefois toute liberté de réaliser et d'améliorer tout ouvrage routier non compris dans la concession.

Concernant les biens meubles ou immeubles qui sont mis à disposition par l'Etat, acquis ou réalisés pour la société concessionnaire (collectivement, les « Biens Concédés ») ils appartiennent à l'une des trois catégories suivantes (article 2 bis des cahiers des charges modifiés) :

- les terrains, bâtiments, ouvrages, installations et objets mobiliers nécessaires à l'exploitation de la concession (les « Biens de Retour ») qui, en fin de concession, reviennent obligatoirement, et du seul fait de l'expiration de la concession, à l'Etat, ce retour étant en tout état de cause gratuit ;
- les biens autres que les Biens de Retour (les « Biens de Reprise »), qui peuvent éventuellement être repris par l'Etat en fin de concession, dans les conditions prévues au cahier des charges, si l'Etat estime qu'ils peuvent être utiles à l'exploitation de la concession et qui, tant que l'Etat n'a pas usé de son droit de reprise, appartiennent à la société concessionnaire ; et
- les biens qui ne sont ni des Biens de Retour ni des Biens de Reprise (les « Biens Propres ») qui appartiennent à la société concessionnaire et dont elle reste propriétaire en fin de concession.

Avant le 31 décembre 2005 (article 2 bis des cahiers des charges modifiés), il sera établi, contradictoirement entre l'Etat et chaque société concessionnaire, une nomenclature permettant de classer, par grande rubrique, l'ensemble des Biens Concédés selon ces trois catégories.

4.5.7.2 Durée des concessions et reprise des installations en fin de concession

Les concessions relatives aux réseaux autoroutiers de Sanef et SAPN prendront fin le 31 décembre 2028 (article 36 des cahiers des charges modifiés).

L'article 37.1 des cahiers des charges modifiés, prévoit que, à l'expiration de la concession, l'Etat entrera immédiatement et gratuitement en possession des Biens de Retour. La société concessionnaire sera tenue de remettre à l'Etat ces biens en bon état d'entretien. A cet effet, sept années avant l'expiration de la concession, l'Etat établira, après concertation avec la société concessionnaire et, le cas échéant, avec l'aide d'experts :

- le programme d'entretien et de renouvellement pour les cinq dernières années de la concession qui s'avèrera nécessaire pour assurer la remise des ouvrages de la concession en bon état d'entretien comportant un chiffrage détaillé du coût des travaux ; et
- le programme des opérations préalables à la remise des ouvrages de la concession à l'Etat.

Les Biens de Reprise (article 37.2 des cahiers des charges modifiés), y compris les stocks et approvisionnements, pourront être repris par l'Etat sur la base de leur valeur nette comptable augmentée éventuellement d'une survalueur estimée à dire d'experts égale aux sommes correspondant aux travaux prévus dans les programmes et non réalisés. Ces sommes seront majorées de la TVA et des autres impôts en vigueur.

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

4.5.7.3 *Elaboration des projets de travaux*

Chaque convention de concession définit les caractéristiques générales des ouvrages : plan de situation, tracé, profils, schéma des échangeurs, gares de péage, aires annexes, centres d'entretien, plan de financement et autres spécifications.

Lorsque les travaux sont déclarés d'utilité publique, la société concessionnaire est investie, pour l'acquisition des terrains et l'exécution des travaux dépendant de la concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics. Elle demeure, en même temps, soumise à toutes les obligations qui découlent, pour l'administration, de ces lois et règlements (article 11 des cahiers des charges modifiés). Sanef est par ailleurs tenue de se conformer aux engagements pris et aux conditions prévues à l'occasion de la déclaration d'utilité publique (article 11 du cahier des charges modifié de Sanef).

Pour l'exécution des travaux, la société concessionnaire est tenue, sauf autorisation du ministre de la voirie nationale, de recourir à la concurrence. Toute discrimination entre les entreprises de la Communauté Européenne, en raison de leur nationalité, est par ailleurs interdite (article 6 des cahiers des charges modifiés).

Tous les frais nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation des autoroutes et toutes les indemnités qui peuvent être dues à des tiers aux mêmes motifs sont, sauf exception (notamment lorsque l'Etat prescrit, après la mise en service de l'ouvrage, une modification de la consistance de cet ouvrage, auquel cas les modalités de financement sont fixées d'un commun accord entre l'Etat et la société concessionnaire – article 9.2 des cahiers des charges modifiés –), à la charge de la société concessionnaire. Sont également à la charge de la société concessionnaire, les dépenses d'acquisition des terrains. Lors du raccordement à un autre réseau concédé, le coût des échangeurs est, sauf exception, pris en charge par moitié par chaque société concessionnaire.

Par ailleurs, aux termes du cahier des charges des conventions de concession de Sanef et SAPN, l'Etat peut imposer à la société concessionnaire, sans que cela donne lieu à une indemnité, l'élargissement de certaines voies d'autoroutes, dans les conditions décrites à la Section 4.5.4.2 « Les investissements au titre des conventions de concession et des contrats d'entreprise ».

Enfin, la société concessionnaire contribue aux dépenses nécessaires à la bonne insertion de l'autoroute dans le paysage environnant, le montant de ces dépenses, dans le cas de Sanef, ne pouvant excéder 0,5 % du coût des ouvrages (article 12.10 des cahiers des charges modifiés).

4.5.7.4 *Exploitation des autoroutes*

Chaque société concessionnaire doit mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour maintenir la continuité de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de commodité, sous peine d'encourir des pénalités et, éventuellement, la déchéance de leur concession (une description de ces sanctions figure aux Sections 4.5.7.13 « Pénalités contractuelles et autres sanctions » et 4.5.7.14 « Déchéance de la société concessionnaire »). Dans tous les cas, la force majeure, dûment constatée, peut exonérer, en tout ou partie, la société concessionnaire de sa responsabilité tant vis-à-vis de l'Etat que des usagers et des tiers. Les sociétés concessionnaires (i) s'attachent à la réalisation d'objectifs particuliers de qualité d'exploitation, définis d'un commun accord et par écrit avec l'Etat, et (ii) délivrent en temps réel des informations au plus grand nombre d'usagers (données relatives au trafic). Les ouvrages établis en vertu de la concession doivent être entretenus en bon état et exploités à leurs frais par la société concessionnaire ou par les titulaires de contrats pour l'exploitation d'installations annexes (stations-service, restaurants ou autres commerces), de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés (article 13 des cahiers des charges modifiés).

Chaque société concessionnaire (comme les utilisateurs de son réseau) doit se conformer aux mesures de police édictées par les autorités compétentes. Elle doit, par ailleurs, soumettre à l'agrément préalable du ministre chargé de la voirie nationale les règlements d'exploitation et les plans d'intervention et de sécurité qu'elle se propose d'instituer. Elle doit 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. Conformément aux règles applicables en matière de service public, notamment au principe de continuité du service public, la société concessionnaire a l'obligation, en cas de grève de ses agents, de maintenir un service minimum pour assurer la continuité de la circulation dans les conditions définies par le ministre chargé de la voirie nationale (article 14 des cahiers des charges modifiés).

En cas d'interruption ou de restriction de la circulation sur une section d'autoroute de son réseau, la société concessionnaire doit se conformer à certaines obligations, notamment celle d'informer en temps utile, le public de

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

toute restriction importante ou interruption de trafic qu'elle a prévue et d'informer immédiatement les autorités administratives compétentes en cas de force majeure imposant l'interruption du trafic (article 15 des cahiers des charges modifiés).

4.5.7.5 Régime financier des concessions

Chaque société concessionnaire assure à ses risques et périls le financement de la conception, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des ouvrages de la concession dans les conditions et limites définies par la convention de concession et le cahier des charges (article 21 des cahiers des charges modifiés).

La construction des autoroutes actuellement en service a été financée principalement par des emprunts à long terme consentis par la Caisse Nationale des Autoroutes (« CNA »), établissement public à caractère administratif doté de l'autonomie financière, créé en 1963, et géré par la Caisse des dépôts et consignations. La CNA est chargée d'émettre des emprunts affectés au financement de la construction ou de l'aménagement des autoroutes à péage et de répartir le produit de ces emprunts entre les concessionnaires. Ces emprunts sont réalisés par le biais d'émissions obligataires sur les marchés français et internationaux ou sont contractés auprès de certains établissements financiers. En particulier, la CNA et la Banque Européenne d'Investissement (« BEI ») sont liées par des accords de financement pluriannuels affectés à des opérations de construction de sections d'autoroutes présentant un intérêt communautaire en vertu desquels la CNA procède à des tirages de fonds sous forme de contrats d'emprunts.

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 la 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 2005-2009, le Groupe pourra cependant continuer à bénéficier des conditions de financement de la CNA, jusqu'à la fin 2007 pour les ICAS et jusqu'à la fin 2009 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 s'il identifiait des conditions de financement attrayantes. En tout état de cause, le Groupe s'efforcera de rechercher des financements aux meilleures conditions.

A compter du 1^{er} janvier 2010, le Groupe cessera de recourir à la CNA.

4.5.7.6 Péages

Les conditions de fixation des tarifs sont prévues dans le cahier des charges des conventions de concession de chacune des sociétés concessionnaires (article 25 des cahiers des charges modifiés) et les modalités pratiques d'augmentation des péages au cours d'une période quinquennale sont précisées dans les contrats d'entreprise conformément au décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers. Ces conditions et modalités sont détaillées à la Section 4.5.3.2 « Calcul des péages ».

4.5.7.7 Exploitation des installations annexes

Les dispositions des cahiers des charges relatives à l'exploitation d'installations annexes sur le réseau autoroutier concédé au Groupe figurent à la Section 4.5.5.1 « Aires de repos et de service ».

4.5.7.8 Installation de réseaux de télécommunications

Les dispositions des cahiers des charges relatives à l'installation de réseaux de télécommunications sur les autoroutes concédées au Groupe figurent à la Section 4.5.6 « Télécommunications ».

4.5.7.9 Modifications de la réglementation technique

En cas de modification substantielle ou de création 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'Etat et la société concessionnaire

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

arrêteront d'un commun accord les compensations, notamment tarifaires, à prendre au bénéfice de la société concessionnaire afin de rétablir cet équilibre (article 31 des cahiers des charges modifiés).

4.5.7.10 Restitution de l'avantage financier par la société concessionnaire en cas de retard dans la réalisation des investissements

En cas de retard dans la réalisation de certains investissements mis à la charge de la société concessionnaire, l'Etat et cette dernière se concertent dans les six mois qui précèdent la fin de chaque période quinquennale à compter de l'entrée en vigueur de l'avenant n° 7 pour Sanef et n° 6 pour SAPN, en vue d'assurer la restitution par la société concessionnaire de l'avantage financier net qui, le cas échéant, proviendrait du seul fait du décalage temporel des investissements concernés et en vue d'en définir le montant d'un commun accord. Pour Sanef, cette clause ne porte que sur la section l'Isle-Adam – La Francilienne de l'autoroute A16 (2012), et le contournement sud de Reims de l'autoroute A4 (2011) (article 7-5 des cahiers des charges modifiés).

La restitution par la société concessionnaire de cet éventuel avantage financier est réalisée sous forme d'une compensation en nature, consistant, sur la période quinquennale suivante, en la réalisation, sans nouvelle compensation tarifaire spécifique, d'un montant de travaux non inscrits à son cahier des charges dont la valeur nette actualisée est égale au montant financier à restituer.

Si le besoin de travaux supplémentaires est nul ou inférieur au montant de l'avantage financier, la société concessionnaire restitue la différence avant la fin de la période quinquennale suivante par tout moyen à définir avec l'Etat. Cette restitution a lieu quelles que soient les causes imputables au retard des mises en service (article 7.5 des cahiers des charges modifiés).

Les modalités d'application de ces dispositions sont fixées dans les contrats d'entreprise 2004-2008 de Sanef et SAPN (chapitres 4-1-5 pour Sanef et 4-A-2 pour SAPN).

4.5.7.11 Fiscalité

Tous les impôts et taxes établis ou à établir, y compris les impôts relatifs aux immeubles de la concession sont à la charge de la société concessionnaire.

En cas de modification substantielle ou de création, après entrée en vigueur de la convention, d'impôts, de taxes ou de redevances spécifiques aux sociétés concessionnaires d'autoroutes susceptibles de compromettre gravement l'équilibre de la concession, l'Etat et la société concessionnaire arrêtent d'un commun accord, dans l'intérêt de la continuité du service public, les compensations qui devront être envisagées.

Au cas où, pour quelque cause que ce soit, un droit supplémentaire à déduction pourrait être exercé dans des conditions différentes de celles qu'établit le VII de l'article 2 de la loi de finance rectificative pour 2000 (voir Section 5.3.2 « Crédit de départ de TVA »), les parties à la convention de concession arrêteront immédiatement les mesures permettant d'en compenser sans délai les effets (article 32 des cahiers des charges modifiés).

4.5.7.12 Option de rachat anticipé de la concession par l'Etat exerçable à compter du 1^{er} janvier 2013

A compter du 1^{er} janvier 2013, l'Etat pourra, dans un motif d'intérêt général, racheter la concession par arrêté conjoint du ministre chargé de la voirie nationale, du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget. Ce rachat ne pourra s'exécuter qu'au 1^{er} janvier de chaque année, moyennant un préavis d'un an dûment notifié à la société concessionnaire (article 38 des cahiers des charges modifiés).

En cas de rachat, la société concessionnaire 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 exprimées hors TVA de la concession diminué des dépenses faites pour l'exploitation et 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, chacun de ces montants étant exprimé hors TVA⁽³⁾.

(3) Le Groupe considère que le produit net annuel est l'excédent brut d'exploitation minoré des amortissements techniques, aucun de ceux-ci n'étant étalé sur une durée supérieure à dix ans.

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

Ne sont 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, ainsi que les dépenses de premier établissement et investissements sur autoroutes en service.

L'annuité de référence exprimée hors TVA 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 exprimée hors TVA est versée avant le 30 juin chaque année à partir de l'année de rachat jusqu'au terme de la concession inscrit dans la convention. Elle est calculée pour une année donnée n , comme le produit de l'annuité de référence définie ci-dessus et du coefficient K_n défini comme suit pour l'année n :

$$K_n = 1,02 \text{ Max } \{(I_n + \text{PIB}_{n-1}) ; K3^P\}$$

I_n est le rapport entre l'indice des prix à la consommation hors tabac pour le mois de janvier de l'année n et l'indice des prix à la consommation hors tabac au mois de janvier de l'année précédant celle du préavis de rachat.

PIB_{n-1} est égal à la croissance du PIB en volume, exprimé en pourcentage, entre l'année $n-1$ et la deuxième année précédant celle du préavis, publiée l'année n par le ministère chargé des finances.

I_n est supérieur ou égal à 1 et PIB_{n-1} est positif ou nul.

$K3$ est défini comme suit :

$K3 = 1 +$ moyenne arithmétique des cinq variations annuelles les plus élevées du produit net annuel au cours des sept dernières années précédant celle du rachat, exprimée en pourcentage.

P est le nombre d'années séparant l'année en cours de celle précédant le préavis.

La société concessionnaire reçoit également une indemnité, exprimée hors TVA, versée le 30 juin de l'année de rachat, égale aux dépenses d'immobilisations renouvelables et aux dépenses d'investissements complémentaires sur autoroute 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. Si l'indemnité est soumise à TVA, le montant de l'indemnité versée par l'Etat sera augmenté du montant de la TVA applicable à l'indemnité, au taux en vigueur à la date du paiement de l'indemnité.

A titre d'exemple, en supposant que les options d'achat stipulées aux contrats de concession de Sanef et de SAPN puissent être levées par l'Etat le 1^{er} janvier 2005 (ce qui n'est pas le cas, ces options ne pouvant être exercées qu'à compter du 1^{er} janvier 2013), les annuités et l'indemnité décrites ci-dessus, nettes d'impôt⁽⁴⁾, actualisées à un taux de 4,3 % (correspondant au taux des OAT à 30 ans majoré de 40 points de base), seraient égales à 24 milliards d'euros, en prenant pour hypothèses additionnelles une croissance annuelle du PIB et un taux d'inflation annuel de respectivement 2 % et 1,5 % et un coefficient $K3$, tel que défini ci-dessus, égal à 7,4 % pour Sanef et 15,7 % pour SAPN. Ce montant 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'Etat à compter du 1^{er} janvier 2013 (ces taux, calculés sur des valeurs historiques, ne sont en aucune façon indicatifs de ce que pourrait être l'évolution future du produit net annuel de concessions de Sanef et SAPN et ne sont donc en aucune façon indicatifs de ce que pourraient être les taux $K3$ effectivement applicables lors de l'éventuel exercice de ses options par l'Etat au delà de 2013).

A compter de la date de rachat, l'Etat est tenu, sauf en ce qui concerne les contrats de crédit, de se substituer à la société concessionnaire pour l'exécution des engagements qu'elle a pris dans des conditions normales en vue de l'exécution des travaux et de l'exploitation des ouvrages de la concession.

4.5.7.13 Pénalités contractuelles et autres sanctions

L'Etat peut exiger de la société concessionnaire, après mise en demeure restée infructueuse dans le délai fixé, et après avoir mis la société concessionnaire en mesure de présenter ses observations, le versement d'une pénalité

(4) Un taux d'impôt normatif de 34,43 % a été appliqué à l'annuité et à l'indemnité.

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

pour tout manquement à l'une quelconque de ses obligations au titre de son cahier des charges, sauf les cas particuliers mentionnés ci-après (article 39 des cahiers des charges modifiés).

Le montant de la pénalité est établi par calcul du retard entre la date d'échéance fixée par la mise en demeure et la réalisation satisfaisante par la société concessionnaire de l'obligation considérée. Le montant de la pénalité, par jour de retard, est, pour chaque manquement considéré, fixé par la mise en demeure en fonction de la gravité du manquement et des circonstances. Le montant de la pénalité par jour de retard ne peut, sauf dans les cas particuliers mentionnés ci-après, être supérieur à 5.000 euros (auquel il est appliqué un coefficient d'actualisation) et le montant cumulé (exprimé en valeur février 2004) des pénalités ne pourra excéder 3 millions d'euros par an pour Sanef et 1 million d'euros par an pour SAPN, étant précisé que ce montant variera en fonction de certains index nationaux de travaux publics et de la date de mise en demeure adressée à la société concessionnaire.

Les cas particuliers sont au nombre de trois :

- en cas de non-respect de l'une quelconque des dates de mise en service prévues à son cahier des charges, l'Etat peut exiger de la société concessionnaire le versement par jour de retard au-delà de 30 jours à compter de la date de mise en service prévue au cahier des charges d'une pénalité d'un montant de 50.000 euros pour Sanef et 25.000 euros pour SAPN ; le montant cumulé (exprimé en valeur février 2004) ne peut excéder 25 millions d'euros pour Sanef et 10 millions d'euros pour SAPN pour chacune des autoroutes ou sections d'autoroutes concernées, étant précisé que ce montant unitaire et ce montant cumulé de base varient en fonction de certains index nationaux de travaux publics et de la date de mise en demeure adressée à la société concessionnaire ; si le retard constaté dépasse 270 jours ou s'il apparaît que la société concessionnaire n'est pas en tout état de cause en mesure de respecter la date de mise en service prévue à son cahier des charges augmentée de 270 jours, l'Etat peut, après mise en demeure et passé un préavis de 15 jours, se substituer à la société concessionnaire défaillante pour assurer ou faire assurer l'avancement des études, procédures ou travaux aux frais, risques et périls de la société concessionnaire (dans ce dernier cas, la société concessionnaire est tenue de constituer, dans les cinq jours ouvrés suivant la réception du préavis adressé par l'Etat, une garantie d'un montant égal à 30 % du montant des études, procédures et investissements restant à réaliser à cette date jusqu'à la mise en service de la section considérée (ce montant étant apprécié par l'Etat au vu des éléments en sa possession), laquelle garantie est produite au bénéfice de l'Etat, soit sous la forme d'une garantie émise par un établissement de crédit de premier rang, soit sous la forme de tout autre mécanisme de garantie offrant des protections équivalentes pour l'Etat). A défaut de production de ladite garantie dans le délai précité, le concédant pourra appliquer de plein droit une pénalité supplémentaire de 15.000 euros (valeur février 2004) par jour de retard ;
- en cas d'interruption partielle ou totale de la circulation en méconnaissance par la société concessionnaire de ses obligations relatives à l'exploitation des ouvrages et installations lui étant concédés, aux règlements d'exploitation et aux mesures de police lui étant applicables ainsi qu'à l'interruption et aux restrictions de la circulation prévues à son cahier des charges, l'Etat peut exiger le versement par la société concessionnaire d'une pénalité d'un montant au plus égal à 30.000 euros pour Sanef et 20.000 euros pour SAPN (valeur février 2004 actualisée sur l'index TP01 – index bâtiment et travaux publics publié mensuellement par l'INSEE) par jour d'interruption (divisible par heures), le montant cumulé sur une année (exprimé en valeur février 2004) ne pouvant excéder 3 millions d'euros pour Sanef et 1,5 million d'euros pour SAPN pour chacune des autoroutes ou sections d'autoroutes concernées ; et
- en cas de non-respect par la société concessionnaire de ses obligations relatives aux tarifs de péage, et après information de la société concessionnaire par lettre motivée du ministre chargé de la voirie nationale et du ministre chargé de l'économie, les tarifs applicables jusqu'à la prochaine échéance d'augmentation sont fixés par arrêté conjoint du ministre chargé de la voirie nationale et du ministre chargé de l'économie.

4.5.7.14 Déchéance de la société concessionnaire

L'Etat peut prononcer la déchéance de la société concessionnaire par décret en Conseil d'Etat si la société concessionnaire (article 40 des cahiers des charges modifiés) :

- 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 règlements d'exploitation, mesures de police et gestion du trafic et aux interruptions et restrictions de la circulation, ou (ii) manque de manière grave ou répétée à ses autres obligations contractuelles ;

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

- sans le consentement préalable et écrit de l'Etat, procède à une cession de la concession en méconnaissance des dispositions de son cahier des charges ;
- n'a pas 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 ; ou
- fait l'objet d'un jugement prononçant sa liquidation judiciaire (uniquement pour Sanef).

Lorsque l'Etat considère que les motifs de la déchéance sont réunis, après avoir éventuellement mis en œuvre les mesures coercitives prévues au cahier des charges de la société concessionnaire (voir Section 4.5.7.12 « Pénalités contractuelles et autres sanctions »), il adresse une mise en demeure à la société concessionnaire de se conformer aux obligations de la convention de concession et de mettre immédiatement fin à la situation de manquement dans un délai de 30 jours. Dans le délai de 30 jours à compter de la réception de la mise en demeure, la société concessionnaire peut, dans le respect de la législation et de la réglementation applicables, proposer une entité substituée pour poursuivre l'exécution de la convention.

En cas de refinancement, le droit de substitution pourra être exercé, à titre exclusif, par les créanciers financiers autres que les actionnaires de la société concessionnaire, ou agissant en qualité autre que celle d'actionnaire, ou par leur représentant. La société concessionnaire aura auparavant, dès la mise en place du refinancement, informé l'Etat sur les conditions de ce refinancement. Une copie de la mise en demeure envoyée par l'Etat à la société concessionnaire sera adressée par l'Etat aux créanciers financiers et/ou à leur représentant.

Si, dans le délai de 30 jours précité pendant lequel la société concessionnaire doit être mise en mesure de présenter ses observations, la société concessionnaire ne s'est pas conformée à la mise en demeure ou n'a pas proposé d'entité substituée, ou si les créanciers financiers n'ont pas proposé une telle entité substituée, ou si l'Etat n'a pas donné son accord à la substitution pour un motif d'intérêt général, l'Etat peut alors prononcer la déchéance par décret en Conseil d'Etat et prend toutes mesures qu'il estime utiles pour assurer la continuité du service public dans des conditions optimales aux frais, risques et périls de la société concessionnaire.

En cas de déchéance, il est procédé, dans le respect de la législation et de la réglementation applicables, à la réattribution de la convention de concession avec mise à prix. Le montant de la mise à prix est fixé par le ministre chargé de la voirie nationale, la société concessionnaire entendue. Ce montant est 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 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 de la convention de concession. Le taux d'actualisation sera celui du marché pour des investissements de même nature le moment venu, éventuellement fixé après expertise diligentée par l'Etat. Le nouveau concessionnaire est celui des candidats admis à présenter une offre qui a présenté l'offre financière la plus haute, toutes choses équivalentes par ailleurs.

Si la procédure de réattribution de la convention est déclarée infructueuse, aucune offre n'ayant été proposée ou acceptée par l'Etat, une seconde procédure de réattribution sans mise à prix est engagée. Le nouveau concessionnaire est celui des candidats admis à présenter une offre qui a 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 sera définitivement déchu de tous droits, et les ouvrages, installations, appareils et leurs accessoires dépendant de la concession, deviendront, sans indemnité, la propriété de l'Etat.

Le produit de la réattribution de la convention est versé par le nouveau concessionnaire à la société concessionnaire déchu, sans délai à compter de la parution du décret en Conseil d'Etat approuvant la convention et le cahier des charges, déduction faite des frais supportés par l'Etat, afférents notamment à l'attribution de la nouvelle concession, et qui lui sont remboursés par le nouveau concessionnaire sur justifications fournies par l'Etat à la société concessionnaire déchu et au nouveau concessionnaire. En l'absence de tout versement par un nouveau concessionnaire, la société concessionnaire est déchu de ses droits sans aucune indemnité.

4.5.7.15 Garanties constituées par la société concessionnaire

Ainsi qu'il a été précisé ci-dessus (voir Section 4.5.7.2 « Durée des concessions et reprise des installations en fin de concession »), la société concessionnaire doit remettre à l'Etat les Biens de Retour en bon état d'entretien. A cet effet, sept années avant l'expiration de la concession, soit en 2021, l'Etat établira, après concertation avec la société concessionnaire, le programme d'entretien et de renouvellement s'avérant nécessaire pour assurer la remise en bon état d'entretien de ces Biens de Retour.

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

A titre de garantie, l'article 33.1 des cahiers des charges modifiés prévoit que chaque société concessionnaire constituera, dans les deux mois suivant l'établissement du programme d'entretien et de renouvellement, une garantie d'un montant égal au coût total prévisionnel des travaux prévus dans le cadre de ce programme.

Par ailleurs, afin de garantir la remise en bon état d'entretien des ouvrages en cas de rachat de la concession, la société concessionnaire constituera, dans les deux mois de l'établissement du programme d'entretien et de renouvellement, une garantie d'un montant égal au coût total prévisionnel des travaux prévus dans le cadre de ce programme.

Ces garanties doivent être constituées soit sous forme de garanties à première demande émises par des établissements financiers de premier rang agréés soit sous forme de tout autre mécanisme de garantie offrant des protections équivalentes pour l'Etat.

4.5.7.16 Cession de la concession

L'article 42 des cahiers des charges modifiés prévoit que toute cession partielle ou totale de la concession de conception, de construction, d'exploitation et d'entretien de l'autoroute proprement dite ou tout changement de concessionnaire ne peut avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation de l'Etat. Faute pour la société concessionnaire de se conformer à ces dispositions, elle encourt la déchéance de la concession.

Concernant la concession de SAPN, le cahier des charges précise que le marché passé entre SAPN et la Société de Construction, d'Exploitation et d'Entretien A14 (SCE A14) ne constitue pas une sous-concession de l'exploitation dès lors que SAPN conserve, vis-à-vis de l'Etat, les responsabilités qui lui sont conférées dans le cadre de la concession (voir Section 4.6.1 « SAPN »).

4.5.8 Contrats d'entreprise

Conformément à l'article 140-I de la loi n° 2001-420 relative aux nouvelles régulations économiques, en date du 15 mai 2001, l'Etat peut conclure des contrats d'entreprise pluriannuels 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. Ces contrats, qui sont négociés avec les ministres chargés de l'économie et du budget et avec les autres ministres chargés d'exercer la tutelle de l'Etat, déterminent les objectifs liés à l'exercice de la mission de service public assignée à l'entreprise, les moyens à mettre en oeuvre pour les atteindre, le cas échéant par l'intermédiaire de filiales, et les relations financières entre l'Etat et l'entreprise.

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

4.5.8.1 Contrat d'entreprise Sanef pour la période 2004-2008

Le contrat d'entreprise de Sanef pour la période 2004-2008, signé le 31 décembre 2004, prévoit principalement (i) un programme d'investissements pour de nouvelles constructions et l'amélioration du réseau en service (décrit à la Section 4.5.4 « Investissements »), (ii) des engagements en matière de sécurité des usagers et de qualité des services, (iii) une politique financière et (iv) une politique tarifaire. Il prévoit également la mise en oeuvre de mesures en matière de politique sociale et de développement durable ainsi que les modalités de suivi de son évolution.

Il est précisé que l'exécution du contrat fera l'objet d'un rapport annuel adressé à l'Etat pour le 31 mars. Par ailleurs, un an au moins avant son expiration, l'Etat et Sanef feront le point sur l'exécution du contrat et se concerteront au vu du bilan d'exécution ainsi réalisé, dans l'objectif de conclure un nouveau contrat d'entreprise immédiatement après l'expiration de celui-ci.

Un programme d'investissement pour de nouvelles constructions et l'amélioration du réseau en service

Deux tableaux dans lesquels sont détaillés les montants des investissements prévus dans le contrat d'entreprise figurent à la Section 4.5.4.2. « Les investissements au titre des conventions de concession et des contrats d'entreprise ».

Des engagements en matière de sécurité des usagers et de qualité des services

Concernant le renforcement de la sécurité des usagers sur le réseau, le projet de contrat d'entreprise prévoit notamment une analyse plus poussée de l'accidentologie (recensement de tous les accidents et analyse des

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

accidents mortels et des accidents non mortels avec blessés graves), des campagnes de sensibilisation auprès des usagers par le biais notamment de panneaux à messages variables et la radio autoroutière (107.7 FM), de même que l'amélioration de l'infrastructure et de ses équipements (programme de marquage à protubérances entre la voie de droite et la bande d'arrêt d'urgence, mise en place de glissières motos sur les diffuseurs, généralisation des clôtures, etc.).

Concernant l'amélioration de la qualité des services, il est prévu notamment de mettre l'accent sur l'extension de la radio autoroutière (107.7 FM), d'améliorer la fluidité au péage (modernisation des gares et intensification du télépéage), de développer les activités commerciales sur les aires de services, d'augmenter la capacité d'accueil pour le stationnement des poids lourds et de leur proposer une offre de parking sécurisé.

Politique financière et objectifs de productivité

Le contrat d'entreprise prévoit la poursuite par Sanef de sa politique de limitation du recours à l'emprunt et l'élaboration de programmations pluriannuelles des investissements afin d'optimiser les flux d'investissements nécessaires à l'exploitation de sa concession.

Politique tarifaire

Le contrat d'entreprise prévoit une évolution globale des tarifs de péages hors taxes appliqués aux véhicules de classe 1 ainsi qu'une revalorisation des coefficients interclasses. Pour les exercices 2004 à 2008, la hausse des tarifs de péage (hors taxes) intervient, par exception au 1^{er} alinéa de l'article 25.2.II du cahier des charges de la convention de concession de Sanef, au 1^{er} décembre de chaque année.

Pour les véhicules de classe 1, cette hausse est égale à :

- pour l'année 2004 : 1,887 % ; et
- pour les années 2005 à 2008 : $80 \% I_n + 0,455 \%$.

($I_n = (i_n/i_{n-1}) - 1$, où i_n est l'indice des prix à la consommation hors tabac ensemble des ménages concernant le mois de juillet de l'année n).

En outre, Sanef appliquera une revalorisation linéaire des coefficients des classes 3 et 4 par rapport à la classe 1 pour les porter respectivement à un maximum de 2,23 et 3,01 à la fin du contrat d'entreprise. Ces coefficients ont été portés respectivement à 2,15 et 2,89 à compter du 1^{er} décembre 2004 (arrêté du 19 novembre 2004 relatif aux péages autoroutiers). Les coefficients des classes 2 et 5 ne seront cependant pas modifiés.

Les règles de modulation et d'évolution des tarifs de péage sont détaillées à la Section 4.5.3.2 « Calcul des péages ».

Politique de productivité

Le contrat d'entreprise prévoit que Sanef devra mettre en œuvre une politique de maîtrise des charges (charges d'exploitation, charges financières, charges salariales, etc.). A cet égard, Sanef vise à réduire le coût de la viabilité (hors charges d'amortissement) par kilomètre parcouru pondéré de 5 % en euros constants sur la durée du contrat d'entreprise 2004-2008. Ce ratio est ambitieux, compte tenu, notamment, des coûts liés à la mise en service de la radio autoroutière 107.7 FM sur l'ensemble du réseau Sanef. Concernant les péages, Sanef vise à réduire le coût de la transaction (hors charges d'amortissement) de 10 % en euros constants sur la durée du contrat d'entreprise. Ces réductions ne sont envisagées que dans un contexte de croissance du produit intérieur brut et du trafic prolongeant la tendance générale de long terme.

4.5.8.2 Contrat d'entreprise SAPN pour la période 2004-2008

Le contrat d'entreprise de SAPN pour la période 2004-2008, signé le 31 décembre 2004, prévoit principalement (i) un programme d'investissements pour de nouvelles constructions et l'amélioration du réseau en service (décrit à la Section 4.5.4 « Investissements »), (ii) des engagements en matière de sécurité des usagers et de qualité des services, (iii) une politique financière et des objectifs de gestion et (iv) une politique tarifaire. Il prévoit également la mise en œuvre de mesures en matière de politique sociale et de développement durable ainsi que les modalités de suivi de son évolution.

Il est précisé que l'exécution de ce contrat fera l'objet d'un rapport annuel adressé à l'Etat dans le courant du premier semestre de chaque année, et en principe avant le 31 mai. Par ailleurs, un an au moins avant son expiration,

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

l'Etat et SAPN feront le point sur l'exécution du contrat et se concerteront, au vu du bilan d'exécution ainsi réalisé, dans l'objectif de conclure un nouveau contrat d'entreprise immédiatement après l'expiration de celui-ci.

Un programme d'investissement pour de nouvelles constructions et l'amélioration du réseau en service

Deux tableaux dans lesquels sont détaillés les montants des investissements prévus dans le contrat d'entreprise figurent à la Section 4.5.4.2. « Les investissements au titre des conventions de concession et des contrats d'entreprise ».

Des engagements en matière de sécurité des usagers et de qualité de service

Concernant le renforcement de la sécurité des usagers sur le réseau, le projet de contrat d'entreprise prévoit notamment une analyse plus poussée de l'accidentologie (recensement de tous les accidents et analyse des accidents les plus graves et des accidents mortels), des campagnes de sensibilisation auprès des usagers notamment par le biais de son engagement dans Centaure Paris-Normandie, et de la radio autoroutière (Autoroute FM), de même que l'amélioration de l'infrastructure et de ses équipements (dispositifs de retenue latéraux, installation de glissières de sécurité pour les motos, généralisation des clôtures, extension de la vidéosurveillance, traitement particulier des tunnels).

Concernant l'amélioration de la qualité des services, il est prévu de développer les activités commerciales sur les aires de services, d'augmenter la capacité d'accueil pour le stationnement des poids lourds et de poursuivre le programme d'action en faveur de l'information routière.

Politique financière

Le contrat d'entreprise s'inscrit dans le contexte de l'achèvement des stipulations de la convention de recapitalisation (conclue entre Sanef et SAPN pour un total de 534 millions d'euros au maximum – voir Section 4.6.1 « SAPN ») qui prévoient jusqu'en 2006 :

- la poursuite des versements de subventions exceptionnelles : 53,7 millions d'euros ont été effectivement versés en 2004 et le montant maximum des subventions à verser en 2005 et 2006 s'établit à 86,9 millions d'euros ;
- la libération définitive par Sanef des souscriptions à l'augmentation de capital initiée en 2002 (64 millions d'euros) ; et
- une nouvelle augmentation de capital devant être souscrite par Sanef, qui devra intervenir en 2006 (23 millions d'euros).

Pendant toute la durée du contrat d'entreprise, SAPN cherchera de façon permanente à améliorer sa productivité, notamment, en mettant en oeuvre un schéma directeur des systèmes d'information qui permettra de rationaliser l'organisation interne de SAPN.

Politique tarifaire

Concernant les autoroutes A13 et A29, pour les exercices 2004 à 2008 inclusivement, la hausse annuelle des tarifs de péages (hors taxes) intervient, par exception au 1^{er} alinéa de l'article 25.2.II du cahier des charges de la convention de concession de SAPN (lequel prévoit une hausse au 1^{er} février de chaque année), au 1^{er} décembre de chaque année (n), et pour les véhicules de la classe 1, est égale à :

- pour l'année 2004 : 2,53 % ; et
- pour les années 2005 à 2008 : $In + 0,74 \%$.

(avec $In = (in/in-1) - 1$, où in est l'indice des prix à la consommation hors tabac ensemble des ménages concernant le mois de juillet de l'année n).

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

Les coefficients des classes 3 et 4 par rapport à la classe 1 feront l'objet, pour les exercices 2004 à 2008 inclusivement, d'une majoration annuelle de 1 % pour atteindre respectivement 2,08 et 2,92 en 2008. Ces coefficients ont été portés respectivement à 2 et 2,805 à compter du 1^{er} décembre 2004 (arrêté du 19 novembre 2004 relatif aux péages autoroutiers).

Les règles relatives à l'évolution des tarifs de péage pour SAPN sont détaillées à la Section 4.5.3.2. « Calcul des péages ».

Politique de productivité

Le contrat d'entreprise prévoit que les dépenses d'exploitation (hors amortissements) évolueront sur la période 2004 – 2008 de telle manière que les ratios péage, viabilité, structure (« PVS ») atteignent les seuils suivants en 2008 :

En centimes courants d'euros par kilomètre parcouru pondéré	2008
Charge d'exploitation dont :	0,85
Charges de péage	0,44
Charges de viabilité	0,27
Charges de structure	0,15

En 2004, le montant des charges d'exploitation était de 0,91 centime courant d'euros par kilomètre parcouru pondéré.

4.6 FILIALES ET PARTICIPATIONS

Un organigramme juridique des filiales et participations figure à la Section 3.3.5 « Description du Groupe / Organigramme ».

4.6.1 SAPN

Créée en 1963, la Société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN) est une société concessionnaire d'autoroutes qui entretient, exploite et gère un réseau autoroutier d'une longueur actuelle de 368 kilomètres comprenant les autoroutes A13, A14 et A29. Son réseau dessert trois régions : la Haute-Normandie, la Basse-Normandie et l'ouest de l'Île-de-France. L'autoroute A13, axe majeur Paris-Normandie, relie Orgeval à Caen ; l'autoroute A14, première autoroute urbaine à péage créée en France, offre dans le prolongement de l'autoroute A13, un accès direct à La Défense ; l'autoroute A29, de Saint-Saëns à l'A13, est l'un des maillons de la Route des Estuaires, reliant Dunkerque à Bayonne, en passant par la côte ouest française.

SAPN est devenue une filiale de Sanef à l'occasion de la réforme du secteur autoroutier de 1994. L'ordonnance n° 2001-273 du 28 mars 2001 a prolongé la durée de sa concession jusqu'au 31 décembre 2028 (voir Section 4.4.2 « Le système autoroutier français »).

En 2004, SAPN a réalisé un chiffre d'affaires de 247 millions d'euros contre 238 millions d'euros en 2003 et un bénéfice de 3,9 millions d'euros en 2004 contre une perte de 13,9 millions d'euros en 2003.

Plan de recapitalisation et de soutien

En raison des dotations aux amortissements et des frais financiers élevés ayant résulté des investissements réalisés dans les années 1990 pour la construction des autoroutes A14 et A29, et du fait du changement de méthodes comptables visé à la Section 4.4.2 « Le système autoroutier français », SAPN a dégagé en 2001 des pertes importantes ayant rendu ses capitaux propres négatifs.

La concession de SAPN étant apparue à Sanef financièrement viable dans sa nouvelle durée, étendue jusqu'en 2028, Sanef a apporté son concours à SAPN afin de restaurer ses capitaux propres et répondre à ses besoins de financement.

Le 31 janvier 2002, Sanef et SAPN ont donc conclu une convention de recapitalisation qui prévoit, d'une part, un plan de recapitalisation de 267 millions d'euros (dont 99,5 millions ont été libérés par compensation de créances et 87,2 millions restent à libérer ou à souscrire d'ici 2006) et, d'autre part, des subventions annuelles exceptionnelles

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

pour un montant maximum de 267 millions d'euros sur la période 2002-2006 (au titre des années 2002 à 2004, Sanef a versé à SAPN un montant total de subventions de 133,8 millions d'euros). Dans le cadre de cette convention, Sanef s'engage ainsi à apporter à SAPN un montant maximal de 534 millions d'euros (les subventions pouvant être réduites en fonction des résultats de SAPN).

La mise en œuvre du plan de recapitalisation est suivie par un comité consultatif composé de dirigeants de Sanef et SAPN dont une description détaillée figure à la Section 6.1.5.2 « Comité consultatif Sanef/SAPN ».

Filiale à 99,92 % de Sanef, SAPN a bénéficié d'une autonomie opérationnelle, financière et stratégique à l'égard de sa société mère depuis son adossement à Sanef, cet adossement ayant été opéré à l'initiative de l'Etat en 1994. Son conseil d'administration était composé de douze membres, dont six représentants des intérêts publics nationaux (dont le représentant de Sanef) et six représentants des intérêts publics locaux.

L'assemblée générale du 18 janvier 2005 de SAPN a modifié la composition du conseil d'administration. A la date d'enregistrement du présent document de base, il est composé de douze membres, dont trois représentants de l'Etat et neuf membres désignés par l'assemblée générale des actionnaires. Les deux sociétés entendent renforcer leurs relations dans la perspective de développer des synergies opérationnelles dans l'objectif notamment d'améliorer la productivité.

Exploitation de l'autoroute A14

La concession de l'autoroute A14 a été attribuée à SAPN en 1991. Depuis 1996, date de sa mise en service, l'exploitation et l'entretien de l'autoroute A14 (La Défense – Orgeval, 16 kilomètres) ont été confiés à la société en ayant assuré la construction, la Société de Construction et d'Exploitation de l'autoroute A14 (la « SCE Autoroute A14 »). Le marché ainsi conclu avec la SCE Autoroute A14 s'analyse, selon les termes mêmes du marché, comme un contrat de prestations de services et non comme une sous-concession d'exploitation dès lors que la SAPN conserve, vis-à-vis de l'Etat, les responsabilités qui lui sont conférées dans le cadre de la convention de concession.

La SCE Autoroute A14 a elle-même confié la sous-traitance de l'exploitation et de l'entretien de l'autoroute à Via Autoroutes, devenue depuis filiale à 100 % de Keolis, l'un des principaux groupes privés européens de transport de voyageurs. Le personnel de Via Autoroutes, comprenant 85 personnes, assure la perception des péages pour le compte de SAPN et la viabilité. La politique commerciale, elle, est dirigée par SAPN. Les contrats d'exploitation avec la SCE Autoroute A14 et de sous-traitance avec Via Autoroutes arriveront à échéance le 31 décembre 2006. SAPN continuera à rechercher une meilleure maîtrise des coûts d'exploitation de l'autoroute A14.

Filiales et participations de SAPN

SAPN dispose, comme Sanef, d'une filiale de radiodiffusion, SONORA, décrite à la Section 4.6.3.2 « SONORA ». Elle dispose également de participations dans le GIE Autoroutes Trafic (voir Section 4.6.6 « GIE Autoroutes Trafic »), Centaure Paris-Normandie (voir Section 4.6.4 « Centaure ») et collabore au GIE Services Communs Autoroutes (voir Section 4.6.7 « GIE Services Communs Autoroutes »).

En outre, SAPN participe au capital de la société concessionnaire de l'autoroute A28 (Rouen-Alençon) Alis (7,96 %) et de la société d'exploitation Routalis (30 %). Une description détaillée de la participation de SAPN au projet d'autoroute A28 figure à la Section 4.6.5 « Alis/Routalis ».

4.6.2 Masternaut

En juin 2004, la Société a procédé à l'acquisition, directement et indirectement (par le biais de l'acquisition de 100 % du capital de Nacional P), de 84,83 % du capital de la société Masternaut, société française fondée en 1996 à Elbeuf (Seine-Maritime). Masternaut est une société spécialisée dans la fabrication et la commercialisation de solutions pour le suivi et l'optimisation des métiers itinérants. Ces solutions sont basées sur l'utilisation de systèmes informatiques embarqués et de logiciels. Masternaut assure l'intégration matérielle et logicielle des technologies qui facilitent le travail des hommes sur le terrain et leurs échanges avec les autres départements de l'entreprise. Ces technologies recouvrent notamment, le positionnement par satellite (GPS), la téléphonie sans fil (GSM – GPRS), la cartographie numérique et l'utilisation de logiciels hébergés par Masternaut et accessibles via Internet.

Les systèmes développés par Masternaut permettent aux entreprises clientes de localiser les flottes de véhicules, de suivre en direct et en permanence leurs activités (avec l'historique détaillé : démarrages, arrêts, attentes, itinéraires,

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

nombre de kilomètres parcourus, vitesse, températures, alertes) et ce, quelle que soit la taille du parc. Masternaut propose une solution d'abonnement mensuel par véhicule, dans laquelle tout est inclus à l'exception des frais d'installation.

Masternaut dispose d'un réseau commercial intégré et d'un réseau de revendeurs sur le territoire français. Masternaut est représenté par des concessionnaires dans les Départements et Territoires d'Outre-Mer et dans cinq pays européens (Royaume-Uni, Suisse, Luxembourg, Belgique et Italie).

Cette acquisition permet au Groupe d'adjoindre les technologies de GPS, de téléphonie mobile (GSM, GPRS) et de cartographie numérique à la technologie DSRC sur laquelle repose le système des badges de télépéage actuel et qu'il maîtrisait déjà. Le Groupe peut ainsi développer des bouquets de services récurrents (gestion de flottes de véhicules, information trafic, aide au déplacement, aide à la mobilité, sécurité et services d'assistance) et une offre télépéage intéropérable avec les pays qui ont choisi ces technologies.

En outre, le Groupe envisage dès 2005, avec l'introduction du télépéage poids lourds en France, d'offrir un produit combiné télépéage/gestion de flotte reposant sur un boîtier unique regroupant l'ensemble des outils correspondants (GPS, GPRS, télépéage DSRC).

Masternaut propose une offre généraliste adaptée à de nombreux métiers mais poursuit un programme intensif de développement de ses produits pour les adapter à des métiers ayant des besoins particuliers, comme les métiers de la propreté, de la santé, de l'urgence et de l'énergie.

Le parc installé en France métropolitaine s'élève, au 31 décembre 2004 à 4.355 boîtiers auprès de 450 entreprises environ, notamment dans les secteurs du transport de personnes, des services d'urgence, des services de maintenance et d'entretien et de messagerie. Le Groupe estime que Masternaut est l'une des toutes premières entreprises françaises de son secteur.

Lors de l'acquisition de Masternaut, des promesses d'achat et de vente de titres Masternaut ont été négociées entre Sanef et les actionnaires minoritaires. En cas de réalisation de certaines conditions avant le 31 décembre 2006, Sanef est dans l'obligation de racheter les titres Masternaut détenus par les actionnaires minoritaires. Dans l'hypothèse où les actionnaires minoritaires viendraient à rompre pour quelque raison que ce soit les relations qu'ils entretenaient, directement ou indirectement, avec Sanef ou Masternaut, ils s'obligent à céder à Sanef l'ensemble de leurs titres sur simple demande et à la discrétion de cette dernière. Dans certaines hypothèses spécifiques où Masternaut viendrait à rompre ses relations avec les actionnaires minoritaires, ils peuvent contraindre Masternaut à racheter leurs titres. D'autre part, en cas de désaccord sérieux de nature à paralyser le fonctionnement du conseil d'administration de Masternaut et si Sanef souhaite acquérir l'intégralité des actions de Masternaut, elle est tenue d'acquérir ou de faire acquérir ces titres après notification aux autres parties. En outre, les actionnaires minoritaires peuvent, à compter du 31 décembre 2006 et sans aucune condition, contraindre Sanef à acquérir leurs titres Masternaut et Sanef pourra de la même manière contraindre les actionnaires minoritaires de lui vendre les titres qu'ils détiennent. Dans ce cas, le prix de cession des actions ne pourra être supérieur à 1.326 euros par action.

Le tableau ci-dessous présente l'évolution du chiffre d'affaires, du résultat net et du nombre de boîtiers mis en service par Masternaut.

	2002	2003	2004
Chiffre d'affaires (en milliers d'euros)	1.826	4.648	7.488
<i>Croissance</i>	—	155 %	61 %
Résultat d'exploitation (en milliers d'euros)	(435)	592	635
<i>Marge</i> ⁽¹⁾	- 24 %	13 %	8 %
Nombre de boîtiers	305	2.801	4.978
<i>Croissance</i>	—	818 %	78 %

⁽¹⁾ *Résultat d'exploitation / Chiffres d'affaires.*

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

4.6.3 Radios autoroutières

Le Groupe dispose de deux filiales titulaires d'autorisations d'émission radio, SODERANE et SONORA, assurant la couverture radio des sections autoroutières du Groupe sur la fréquence 107.7 FM.

4.6.3.1 SODERANE

SODERANE est une filiale à 99,4 % de Sanef créée sous la forme d'une société à responsabilité limitée en 1993. Elle assume la responsabilité éditoriale et juridique de la radio d'information trafic de Sanef diffusée sur la fréquence 107.7 FM (cette fréquence étant commune à la plupart des services d'information trafic des sociétés concessionnaires d'autoroutes en France). Elle assure la programmation et l'animation de la radio dans le cadre d'un contrat de prestations de services conclu avec Radio-France (107.7 FM).

Le chiffre d'affaires de SODERANE s'établit à 938.000 euros en 2004, demeurant pratiquement stable par rapport à 2003.

4.6.3.2 SONORA

SONORA est une filiale à 98,6 % de SAPN créée sous la forme d'une société à responsabilité limitée en 1997. Elle assure la responsabilité éditoriale et juridique de la radio d'information trafic de SAPN qui émet sur la fréquence 107.7 FM.

SONORA diffuse un programme commun à celui diffusé sur les autoroutes du réseau Cofiroute. Elle a conclu à cette fin un accord de fourniture de programme avec la Société d'Exploitation de Radiodiffusion Autoroutière (SERA), filiale de Cofiroute et exploitante de la radio trafic de ce réseau. Cette coopération se traduit par la présence de Cofiroute Participations au capital de SONORA (à hauteur de 1 %).

Au 1^{er} décembre 2004, SONORA diffuse ses programmes sur l'autoroute A13 ainsi que dans les tunnels de l'autoroute A14.

Le chiffre d'affaires de SONORA s'établit à 179.033 euros en 2004, en progression de 10,1 % par rapport à 2003.

4.6.4 Centaure

Le Groupe participe au réseau Centaure, réseau de formation à la conduite en conditions difficiles fondé en 1984 par Groupama en partenariat avec les sociétés d'autoroutes. Le concept est né d'une prise de conscience qui démontre que le comportement du conducteur reste, le plus souvent, le facteur déterminant dans un accident malgré la qualité et la sécurité des routes. Centaure forme donc le conducteur professionnel à ce qui peut le surprendre dans sa conduite, notamment à la conduite sur chaussée glissante ou verglacée.

Centaure Nord-Pas-de-Calais

Sanef est ainsi présente à hauteur de 34 % au capital de la société Centaure Nord-Pas-de-Calais qui exploite le centre Centaure d'Henin-Beaumont (Pas-de-Calais), ouvert depuis avril 1995.

En 2003, il a accueilli plus de 3.040 stagiaires et a réalisé un chiffre d'affaires de 813.000 euros.

Centaure Paris-Normandie

SAPN est présente à hauteur de 49,9 % au capital de la société Centaure Paris-Normandie qui exploite le centre Centaure de Bourg-Achard (Eure), ouvert en 1990. Centaure Paris-Normandie a réalisé un chiffre d'affaires de 915.000 euros en 2003.

4.6.5 Alis/Routalis

Le Groupe participe au projet de construction de l'autoroute A28 (Rouen – Alençon, 125 kilomètres) aux côtés notamment de Ixis et du groupe Bouygues. La mise en service de l'autoroute A28 est prévue fin 2005. SAPN avait initialement reçu la concession de principe de l'autoroute A28 ; néanmoins, compte tenu de ses difficultés financières, l'Etat lui a retiré cette concession en 1998 et l'a attribuée en 2001 à la société Alis (Autoroute de liaison Seine – Sarthe), dont les principaux actionnaires sont le groupe Bouygues et Ixis. Dans le cadre du remboursement, demandé à Alis par le concédant, des frais et coûts engagés par SAPN, SAPN est devenue actionnaire d'Alis en juin 2002, à hauteur de 8 % du capital. A la date d'enregistrement du présent document de base, suite à une cession d'action au profit d'un administrateur, SAPN détient 7,96 % du capital d'Alis. Les titres détenus par SAPN dans Alis sont nantis au profit d'Alis Finance en garantie du remboursement par Alis de l'emprunt obligataire contracté le 28 juin 2002 auprès d'Alis Finance pour les besoins de la construction de l'autoroute A28.

SAPN détient également, depuis mai 2002, 30 % du capital de Routalis, société d'exploitation de l'autoroute A28, au côté de Transroute International, filiale du groupe d'ingénierie français Egis (70 % du capital de Routalis). Depuis 2002, SAPN assure également une prestation d'assistance et de conseil en vue de la future exploitation de l'A28 auprès de Routalis. Enfin, en 2003, SAPN a conclu avec Routalis un accord pour la sous-traitance de la viabilité entre Bourg-Achard et Bernay (45km), la maintenance des équipements de péage et de télécommunications et le suivi de l'infrastructure sur tout le tracé.

En outre, le 9 décembre 2004, Sanef a conclu un accord portant sur l'acquisition, sous réserve de la réalisation de certaines conditions suspensives (notamment, absence d'opposition du concédant et non exercice, par les autres actionnaires, de leur droit de préemption), de 11,67 % du capital d'Alis, auprès du groupe Bouygues pour un montant de 1,7 million d'euros. Cette acquisition permettra au Groupe de porter sa participation totale au capital d'Alis à 19,63 %.

4.6.6 GIE Autoroutes Trafic

Créé par plusieurs sociétés d'autoroutes en octobre 2002, le GIE Autoroutes Trafic a pour vocation la promotion, la diffusion et la commercialisation d'informations sur le trafic au travers de différents produits : le webtrafic (cartographie du trafic par zone), l'Internet mobile (wap et i-mode), les récepteurs embarqués (RDS/TMC), des écrans à plasma implantés dans des lieux ouverts (stations services notamment), et la télévision.

Le Groupe est présent à hauteur de 20,63 % au sein du GIE Autoroutes Trafic (15,47 % pour Sanef et 5,16 % pour SAPN), aux côtés des autres SEMCA et de Cofiroute. L'information proposée couvre un réseau de 7.250 km.

4.6.7 GIE Services Communs Autoroutes

Aux côtés de cinq autres SEMCA (ASF, ESCOTA, APRR, AREA et ATMB), Sanef et SAPN sont membres d'un groupement d'intérêt économique dénommé « Services communs des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes » (le « GIE »). Le GIE a été constitué en octobre 2000, pour une durée de douze ans et est opérationnel depuis le 1^{er} janvier 2001.

Le GIE a pour objet de fournir à ses membres et à l'ASFA des services communs, par exemple le financement et la gestion de trésorerie, la comptabilité et la fiscalité ou encore les affaires juridiques. Depuis sa constitution, Sanef et SAPN participent aux besoins d'investissement du GIE au moyen d'une contribution à son budget annuel. En 2004, Sanef et SAPN ont versé une contribution totale de 2.241.000 euros, contre 2.279.000 euros en 2003.

Depuis janvier 2004, la plupart des activités du GIE ont été progressivement internalisées au sein des diverses SEMCA, comme par exemple la comptabilité au 1^{er} juillet 2004. Certains personnels du GIE ont ainsi rejoint le Groupe (11 vers Sanef, 2 vers SAPN), le GIE ne conservant au 31 décembre 2004 que des activités de documentation, conseil juridique et conseil en ressources humaines. Une réflexion sur l'avenir des structures communes du secteur (notamment GIE et ASFA) est actuellement engagée.

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

4.7 RESSOURCES HUMAINES

4.7.1 Effectif

Le tableau ci-dessous présente l'évolution des effectifs moyens pondérés du Groupe au cours des quatre dernières années :

Sociétés	2001	2002	2003	2004
Sanef	2.387,9	2.436,1	2.431,9	2.395
SAPN	653,6	699,8	705,1	711,6
SODERANE	0	0	0	0
SONORA	0	0	0	0
Masternaut ⁽¹⁾	N/A	N/A	N/A	21,4
Total Groupe	3.041,5	3.135,9	3.137	3.128

⁽¹⁾ Masternaut n'a été acquise qu'en juin 2004.

Au 31 décembre 2004, l'effectif du Groupe était de 3.609 salariés inscrits contre 3.530 au 31 décembre 2003 et 3.512 au 31 décembre 2002. Le tableau suivant présente l'évolution du nombre de salariés au sein des différentes sociétés du Groupe depuis le 31 décembre 2001 :

Sociétés	31 décembre 2001	31 décembre 2002	31 décembre 2003	31 décembre 2004
Sanef	2.700	2.757	2.767	2.777
SAPN	727	755	763	785
SODERANE	0	0	0	0
SONORA	0	0	0	0
Masternaut ⁽¹⁾	N/A	N/A	N/A	47
Total Groupe	3.427	3.512	3.530	3.609

⁽¹⁾ Masternaut n'a été acquise qu'en juin 2004.

Les taux de renouvellement du personnel sur les années 2002, 2003 et 2004 sont respectivement de 5,1 %, 3,9 % et 3,0 %. Ces taux mesurent les entrées et sorties par rapport à l'effectif titulaire de contrats à durée indéterminée au 31 décembre de l'année considérée. Ils se situent dans la moyenne de ce qui est constaté dans les sociétés comparables du secteur. La baisse du taux résulte de la diminution des entrées en contrats à durée indéterminée alors que le nombre de sorties demeure à peu près stable. Le taux d'absentéisme se situe quant à lui dans la moyenne des sociétés comparables du secteur.

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

Types de contrats de travail des salariés

La Société a engagé une réforme de sa politique de rémunération des cadres en introduisant dans leur rémunération une partie variable. La mise en place de cette politique s'effectue progressivement pour qu'à terme tous les cadres soient concernés. Cette réforme s'accompagne de la mise en place d'un management par objectifs et d'une évaluation des niveaux de responsabilité des postes.

SAPN pour sa part attribue aux membres du conseil de direction une prime variable individuelle sur objectifs qui est obtenue en fonction de l'évolution de ratios spécifiques.

La Société et SAPN emploient, dans le cadre de contrats à durée indéterminée, un nombre significatif de salariés intermittents (dénommés intermittents chez Sanef et auxiliaires chez SAPN⁽⁵⁾) de façon à gérer avec souplesse les pointes de trafic et les afflux aux péages pouvant en résulter. Un nombre important de contrats à durée déterminée et de travailleurs saisonniers vient renforcer les effectifs en période de forte activité.

Le tableau suivant présente l'évolution du nombre de salariés au sein de la Société et SAPN depuis le 31 décembre 2001.

Sociétés	2001 ⁽¹⁾	2002 ⁽¹⁾	2003 ⁽¹⁾	2004 ⁽¹⁾
Sanef	2.700	2.757	2.767	2.777
dont CDI	2.052	2.076	2.085	2.090
dont CDI intermittents	415	433	426	388
dont CDD	140	111	104	134
dont Saisonniers	93	137	152	165
SAPN	727	755	763	785
dont CDI	551	530	525	556
dont CDI auxiliaires	144	147	148	149
dont CDD	32	47	61	80
dont Saisonniers	0	31	29	0

⁽¹⁾ Salariés inscrits au 31 décembre de l'année considérée.

La Société et SAPN ne font appel que très ponctuellement à des intérimaires.

La Société ne comptait ainsi que 11 intérimaires à la fin de l'année 2004 et une moyenne mensuelle de 7,3 intérimaires pendant cette même année. SAPN, quant à elle, ne comptait aucun intérimaire au 31 décembre 2004 et après avoir fait appel à 3,43 intérimaires, en moyenne mensuelle, au cours des douze mois précédents.

Le nombre de contrats d'intérim au sein de Sanef est passé de 819 en 2003 à 1.095 en 2004 pour des missions en général de courte durée (12,7 heures en moyenne).

⁽⁵⁾ Les régimes des intermittents et des auxiliaires, dont les statuts sont issus de ceux des anciens « receveurs auxiliaires intermittents », sont relativement similaires.

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

Qualification des effectifs

La répartition des effectifs selon la structure de qualification de la Société s'est faite de la façon suivante au cours des quatre dernières années :

Qualifications	2001 ⁽¹⁾	2002 ⁽¹⁾	2003 ⁽¹⁾	2004 ⁽¹⁾
Sanef				
Cadres	198	212	236	250
Maîtrise d'encadrement	212	214	215	220
Maîtrise de qualification	380	391	402	413
Employés	1.286	1.312	1.302	1.281
Ouvriers	624	628	612	613
Total	2.700	2.757	2.767	2.777
SAPN				
Cadres	46	50	51	62
Maîtrise d'encadrement	23	21	21	18
Maîtrise de qualification	140	149	151	156
Employés	359	380	384	396
Ouvriers	159	155	156	153
Total	727	755	763	785
Groupe				
Cadres	244	262	287	312
Maîtrise d'encadrement	235	235	236	238
Maîtrise de qualification	520	540	553	569
Employés	1.645	1.692	1.686	1.677
Ouvriers	783	783	768	766
Total	3.427	3.512	3.530	3.562

⁽¹⁾ Salariés inscrits au 31 décembre de l'année considérée.

Temps de travail et travail de nuit

De façon à assurer un service continu aux usagers, les équipes de personnel de Sanef et SAPN se relaient 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24. Ainsi au 31 décembre 2004, 1.831 salariés de Sanef et SAPN occupaient des emplois à horaires alternants ou de nuit. Ce nombre est relativement constant sur les trois dernières années ; il traduit l'organisation du travail habituelle de Sanef et SAPN.

Formation

Le Groupe consacre des efforts de plus en plus importants à la politique de formation (3,24 % de la masse salariale en 2004 pour Sanef contre 2,64 % en 2002 et 2,55 % en 2003, et 2,42 % de la masse salariale en 2004 pour SAPN contre 2,73 % en 2002 et 3,06 % en 2003). Les formations dispensées portent notamment sur la sécurité et la prévention, le management, les domaines techniques et les nouveaux métiers du Groupe (tels que les centres d'appels clients).

Travailleurs soumis au régime Alsacien-Mosellan

Une partie des effectifs de la Société est soumise au régime social Alsacien-Mosellan. Les salariés rattachés à l'établissement de Metz se voient appliquer des règles qui diffèrent, sur quelques points, du régime général applicable au reste des salariés du Groupe.

La caractéristique principale de celui-ci est l'application de dispositions particulières en matière de cotisations de sécurité sociale, en contrepartie d'avantages spécifiques accordés aux bénéficiaires en termes de prestations sociales.

4.7.2 Faits marquants en 2004

La Société a établi en consultation avec les partenaires sociaux, pour la période 2004/2008, un schéma directeur péage afin d'anticiper et d'accompagner l'évolution du métier du péage.

Son élaboration a nécessité la collaboration étroite de plusieurs Directions (Exploitation, Péage et Services Télématiques, Clientèle, Ressources Humaines et Direction Financière) et l'établissement d'une cartographie des infrastructures de péage et des ressources humaines affectées à celles-ci.

Le schéma directeur péage tire les conséquences du développement du télépéage Liber-t sur l'organisation des gares et sur leur agrandissement, organise le renouvellement du matériel arrivé en fin de vie (notamment sur l'autoroute A1), prévoit le développement du télépéage poids-lourds et envisage les évolutions futures du péage.

C'est dans cette perspective que la Société a engagé, sur la période 2004-2005, un premier plan d'automatisation de onze gares de péages impliquant un redéploiement interne de 60 salariés, soit environ 6 % de la population des receveurs. Ce plan d'automatisation, organisé au sein de la Société en mode projet sous la dénomination APRI (Adaptation du Péage et Redéploiement Interne), est suivi par un comité de pilotage. Les comités d'établissements ont été associés à ce projet à travers des commissions qu'ils ont constituées à cet effet.

Un accord sur la mobilité interne et sur les mesures sociales d'accompagnement du programme APRI a été signé avec les partenaires sociaux le 5 juillet 2004. Celui-ci prévoit des encouragements à la mobilité, fonctionnelle ou géographique, au sein de la Société, un plan de formation des salariés concernés par cette automatisation et plusieurs mesures d'accompagnement salarial.

SAPN, elle, a mis en place un plan d'automatisation depuis 2002. Sur les 24 points de péage de la Société, 14 seront automatisés de nuit d'ici 2008, ce qui correspond à un redéploiement interne de 8 % de l'effectif des receveurs. Cette politique est conduite depuis novembre 2001 et est réalisée en accord avec les partenaires sociaux de SAPN.

La Société s'est engagée par ailleurs dans la refonte de son système d'information et de gestion des ressources humaines dans le cadre d'un projet dénommé OSIRIS. L'objectif est de doter à terme la Société d'un outil de gestion sociale performant et unifié.

4.7.3 Relations sociales

Dialogue social et accords collectifs

Le Groupe conduit une politique de dialogue permanent avec l'ensemble des organisations syndicales représentatives.

En outre, la Société négocie régulièrement avec sept organisations syndicales représentatives dans l'entreprise. Ces négociations permettent aussi bien l'évolution des accords existants que la mise en place de nouvelles normes sociales applicables dans l'entreprise. C'est dans le cadre de ces négociations qu'ont été mis en place et amendés des accords de participation, d'intéressement ainsi que des plans d'épargne d'entreprise avec abondement. Les négociations collectives ont également prévu divers aménagements du temps de travail, en particulier dans le cadre des accords sur le temps de travail à temps partiel annualisé (1995), le compte épargne-temps (1997) et l'accord sur la réduction du temps de travail à 35h (1999). Pour sa part, SAPN a également une tradition de dialogue social, débouchant sur de nombreux accords d'entreprise qui ont porté aussi bien sur le droit syndical, les modalités de rémunération des salariés que les conditions de travail.

Au 31 décembre 2004, 114 accords collectifs sont en vigueur au sein de la Société et 47 au sein de SAPN. Chaque année, de nouveaux accords viennent compléter le statut collectif des salariés du Groupe.

Le tableau ci-dessous indique le nombre d'accords collectifs d'entreprise signés au cours des quatre derniers exercices au sein de la Société et de SAPN :

	2001	2002	2003	2004
Sanef	5	5	1	7
SAPN	4	2	4	5

Structures de représentation du personnel

La politique de dialogue avec les organisations syndicales mise en place par le Groupe se fait au travers des représentants syndicaux présents au sein des comités d'établissement et d'entreprise, mais également des délégués syndicaux d'entreprise ainsi que des délégués syndicaux centraux.

Ce dialogue se prolonge auprès des autres instances de représentation du personnel.

Sanef a ainsi assuré la mise en place de l'ensemble des structures de représentation prévues par la loi (délégués du personnel, comités d'entreprise et d'établissement, comité d'hygiène et de sécurité des conditions de travail), tant au niveau central qu'au niveau de ses établissements. Il en est de même pour SAPN qui n'est cependant pas divisée en établissements.

Enfin, un comité de groupe assure l'échange d'informations au niveau de l'ensemble du Groupe.

Gestion des mouvements sociaux

Une attention particulière est portée par le Groupe à la prévention et à la gestion des conflits sociaux, notamment par le dialogue social. En particulier, la Société, en raison de sa qualité de concessionnaire d'un service public, a ainsi mis en place en 1988, avec les organisations syndicales, un accord collectif encadrant l'exercice du droit de grève et assurant la possibilité, pendant la période de préavis de grève, de mobiliser une partie du personnel gréviste.

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, 2003 et 2004 ont représenté une moyenne de seulement 0,016 % du nombre total d'heures travaillées.

4.8 REGLEMENTATION APPLICABLE

Dans le cadre de l'exercice de ses activités, le Groupe est soumis à de nombreuses réglementations, comprenant notamment celles applicables en matière d'autorisation et de construction d'autoroutes décrites à la Section 4.5.4.1 « Processus d'autorisation, de concession et de construction » (procédures de déclaration d'utilité publique et d'expropriation, notamment), de publicité et de mise en concurrence des contrats de droit public conclus par Sanef et SAPN, d'environnement, de sécurité dans les tunnels, de télécommunications, et, prochainement, de télépéage dont les principales caractéristiques sont décrites ci-après.

4.8.1 Les contrats conclus entre l'Etat et le Groupe

La conception, la construction, l'entretien et l'exploitation des autoroutes du réseau du Groupe sont concédés par l'Etat à Sanef et à SAPN en vertu de conventions de concession auxquelles sont annexés des cahiers des charges. Des contrats pluriannuels, dits « contrats d'entreprise », sont également conclus entre l'Etat et Sanef et SAPN afin, notamment, de définir un programme d'investissements et une politique tarifaire pour la durée de ces contrats.

Conventions de concession

Les concessions autoroutières du Groupe sont soumises au régime des concessions de travaux publics et de service public dont les principales caractéristiques sont les suivantes : après avoir construit les ouvrages nécessaires à ses frais, risques et périls, le concessionnaire en assure l'exploitation et l'entretien pendant la durée de la concession en se rémunérant grâce à la perception de redevances sur les usagers de l'ouvrage ou du service ; à l'expiration de la concession, le concessionnaire doit remettre, gratuitement, l'ouvrage en bon état au concédant.

Les conditions dans lesquelles l'Etat concède la construction, l'exploitation et l'entretien d'un ensemble d'autoroutes, y compris les ouvrages et installations annexes, sont définies dans les cahiers des charges annexés aux conventions de concession conclues entre l'Etat et les sociétés concessionnaires. Les conventions de concessions d'autoroutes et d'ouvrages d'art et les cahiers des charges correspondants doivent être approuvés par décret en Conseil d'Etat. Une description détaillée des dispositions des conventions de concession conclues par Sanef et SAPN avec l'Etat figure à la Section 4.5.7 « Conventions de concession ».

Historiquement, en France, les nouvelles sections d'autoroutes à construire étaient attribuées de gré à gré, selon une logique géographique, aux concessionnaires disposant déjà d'un réseau, et intégrées dans les conventions de concession existantes dont les termes étaient alors renégociés globalement (en termes de durée et de tarifs notamment). Cette pratique a été abandonnée et les nouvelles sections concédées font désormais l'objet d'une mise en concurrence à l'échelle européenne.

Lorsque les travaux sont d'un montant supérieur à 5 millions d'euros hors taxe, l'attribution des nouvelles sections d'autoroutes concédées doit respecter le droit communautaire applicable en matière de procédures de passation des marchés publics de travaux et les textes de transposition en droit interne. La directive 93/37/CE du 14 juin 1993 portant coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux impose à l'Etat d'organiser la publicité et la mise en concurrence du projet de marché par insertion d'un avis d'appel public à la concurrence au Journal Officiel de l'Union Européenne et le recours à une procédure de mise en concurrence. La directive 2004/18/CE du 31 mars 2004 modifiée relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services, qui devra être transposée au plus tard le 31 janvier 2006, porte ce seuil à 5.923.000 euros hors taxe.

Par ailleurs, une procédure de publicité est également mise en œuvre au niveau national sur le fondement de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques (dite « Loi Sapin »).

Il est à noter, enfin, qu'il n'est pas exclu que l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat – nouvelle formule de contrat public introduite en droit français, notamment pour éviter certaines rigidités des contrats existants (délégations de service public et marchés publics) – soit appliquée à l'avenir aux nouveaux contrats en matière d'autoroutes, notamment si des travaux très lourds étaient envisagés. De tels contrats ne pourraient toutefois donner lieu à la perception de péages par leur titulaire si ce n'est pour le compte et au bénéfice de l'Etat, la rémunération directe du cocontractant devant être assurée par un paiement de la personne publique pendant toute la durée du contrat.

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

En ce qui concerne l'exploitation des autoroutes concédées au Groupe, elle donne lieu au versement à l'Etat d'une redevance annuelle d'occupation domaniale dès lors que ces autoroutes appartiennent au domaine public de l'Etat. Aux termes de l'article R.122-27 du Code de la voirie routière, cette redevance, qui est versée à l'Etat entre le 15 et le 30 juillet de chaque année, est calculée en fonction du nombre de kilomètres de voies autoroutières exploitées par la société concessionnaire et du chiffre d'affaires réalisé par cette société au titre de son activité de concessionnaire d'autoroutes. Plus précisément, cette redevance est 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⁽⁶⁾ ;
- « 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'Etat au titre de la redevance d'occupation domaniale pour les trois derniers exercices :

	2002	2003	2004
	(en millions d'euros)		
Sanef	22,8	23,5	23,8
SAPN	6,8	6,8	7,0

A l'avenir, et conformément au décret n° 2004-1317 du 26 novembre 2004 relatif à l'AFITF, le produit de cette redevance sera affecté à l'AFITF dans les conditions fixées par une loi de finances (pour une description de l'activité de l'AFITF, voir Section 4.4.1.1 « La politique des transports en Europe et en France »).

Contrats d'entreprise

Le décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers a instauré l'établissement de contrats pluriannuels comportant des engagements financiers et tarifaires pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Les premiers contrats (dénommés « contrats de plan ») signés avec les sociétés du Groupe couvraient la période 1995-1999.

L'article 140-I de la loi n° 2001-420 relative aux nouvelles régulations économiques, en date du 15 mai 2001, ayant prévu que l'Etat peut conclure des contrats d'entreprise pluriannuels 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, les anciens contrats de plan ont changé de dénomination. 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'Etat et l'entreprise.

S'agissant plus particulièrement des sociétés concessionnaires d'autoroutes, le contrat d'entreprise a également pour objet de fixer 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.

(6) A titre indicatif, la valeur de V était de 11,78 euros en 2002, 11,88 euros en 2003 et 12,02 euros en 2004.

4.8.2 Les autres contrats conclus par le Groupe

Dans le cadre de leurs activités, Sanef et SAPN concluent de nombreux contrats avec des entreprises de construction, ingénieurs-conseils, architectes, fournisseurs ou d'autres entreprises et professionnels, en vertu desquels elles leur confient, selon le cas, l'exécution de travaux ou de services, la fourniture d'équipements ou de produits ou l'exploitation d'installations commerciales.

La plupart des contrats susmentionnés sont régis par le droit public et leur conclusion est soumise à des règles de publicité et de mise en concurrence préalables.

Contrats conclus par le Groupe pour la construction, l'exploitation, l'entretien des autoroutes et les acquisitions des biens nécessaires au service

Pour la construction, l'exploitation, l'entretien des autoroutes et l'acquisition des biens nécessaires, les sociétés concessionnaires du Groupe passent des marchés avec des entreprises de toute nature. Pour la conception des infrastructures et des bâtiments, les sociétés concessionnaires du Groupe concluent des contrats avec des maîtres d'œuvre. Pour les équipements d'infrastructure, le Groupe passe des contrats avec des entreprises spécialisées dans le domaine des équipements autoroutiers, des équipements de péage ou des équipements de télécommunications. Pour les autres services, le Groupe fait appel à des fournisseurs variés. Le délai de règlement moyen au sein du Groupe est de quarante-cinq jours.

Les marchés passés par le Groupe pour la construction, l'exploitation, l'entretien des autoroutes et les acquisitions des biens nécessaires au service sont, lorsque leur montant dépasse certains seuils, soumis aux principes de publicité et de mise en concurrence issus des directives marchés de travaux du 14 juin 1993 (93/37), de fournitures du 14 juin 1993 (93/36) et de services du 18 juin 1992 (92/50) transposées en droit interne par la loi n° 91-3 du 3 janvier 1991 et son décret d'application n° 92-311 du 31 mars 1992. Ces directives seront abrogées à compter de la transposition de la directive 2004/18/CE du 31 mars 2004 (au plus tard le 31 janvier 2006) qui définit les règles de publicité et de mise en concurrence des marchés précités.

Au niveau national, la mise en concurrence et la publicité des contrats de travaux, d'études et de maîtrise d'oeuvre sont organisées par l'article 48-I de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 (dite « Loi Sapin ») et par son décret d'application n° 93-584 du 26 mars 1993.

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 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'appels 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.

Dans une première phase, les fournisseurs sont sélectionnés sur la base de critères objectifs (capacité juridique, financière et/ou technique, eu égard au type de contrat) pour être autorisés à présenter une offre. Dans une deuxième phase, l'offre la mieux disante en terme de coût et de qualité technique est choisie. Des critères spécifiques peuvent être pris en compte pour des opérations particulières. Ces modalités ont notamment pour effet de permettre aux sociétés concessionnaires du Groupe de ne pas être dépendantes de leurs principaux fournisseurs.

En cas de manquement aux 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 concessionnaire.

Lorsqu'elles relèvent de contrats de droit public, les prestations de travaux, de fournitures ou de services confiées aux cocontractants du Groupe sont soumises aux CCAG (Cahiers des Clauses Administratives Générales) utilisés par l'administration et à des CCAP (Cahiers des Clauses Administratives Particulières) et des CCTP (Cahiers des Clauses Techniques Particulières) établis par le Groupe qui définissent les obligations mises à la charge des cocontractants et dont l'application est contrôlée par les salariés du Groupe.

Enfin, une commission consultative des marchés (« CCMS ») a été mise en place respectivement par Sanef le 1^{er} décembre 2001 et par SAPN le 1^{er} octobre 2001 afin d'émettre un avis (i) sur la régularité des procédures de consultation et la réalité de la concurrence, (ii) le niveau général des prix et de leur sincérité lorsqu'ils s'écartent significativement de l'estimation et (iii), plus généralement, les motifs du choix proposé. Sont soumis à l'avis de la

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

CCMS les marchés de travaux d'un montant supérieur ou égal à 2 millions d'euros hors taxes pour Sanef et d'un montant supérieur ou égal à 1 million d'euros hors taxes pour SAPN, les marchés de fournitures et de services d'un montant supérieur ou égal à 200.000 euros hors taxes pour Sanef et d'un montant supérieur ou égal à 150.000 euros hors taxes pour SAPN et les avenants entraînant une augmentation du montant du marché supérieure à 20 % pour Sanef et 10 % pour SAPN, si le montant total est supérieur au seuil de soumission à la CCMS. En outre, les marchés inférieurs au seuil peuvent être soumis pour avis à la CCMS.

Nonobstant les prescriptions légales précitées, l'article 6 des cahiers des charges modifiés de Sanef et SAPN prévoit que la société concessionnaire est tenue, sauf exception du ministre chargé de la voirie nationale, de recourir à la concurrence pour l'exécution des travaux dont elle est chargée.

Contrats d'exploitation d'installations commerciales annexes conclus par le Groupe

Sanef et SAPN concluent des contrats d'exploitation d'installations commerciales sur aires de service autorisant des tiers à construire et à exploiter des installations commerciales sur le domaine public autoroutier concédé au Groupe (stations services, restaurants, hôtels, etc.) en contrepartie du versement d'une redevance assise, notamment, sur le chiffre d'affaires hors taxe réalisé par l'exploitant. Une description détaillée de l'activité aires de service figure à la Section 4.5.5.1 « Aires de repos et de service ».

Conformément à l'avis du 16 mai 2002 de la Section des travaux publics du Conseil d'Etat, ces contrats portant sur les services de distribution de carburant et de restauration constituent des sous-concessions de service public. A ce titre, Sanef et SAPN ne peuvent sélectionner les entreprises prestataires de ces services qu'après avoir mis en œuvre un degré de publicité adéquat.

Par ailleurs, les conventions de concession conclues par Sanef et SAPN avec l'Etat prévoient que les contrats pour l'exploitation des installations annexes sont conclus en principe par voie d'appel à la concurrence et que le ministre chargé de la voirie nationale doit agréer le cocontractant et approuver le projet de convention (voir Section 4.5.5.1 « Aires de repos et de service »).

4.8.3 Réglementation environnementale

Dans l'exercice de ses activités de construction et d'exploitation d'autoroutes et d'ouvrages d'art, le Groupe est sujet à de nombreuses contraintes juridiques liées à la protection de l'environnement, issues notamment de la réglementation applicable aux installations classées pour la protection de l'environnement, à la lutte contre le bruit, la protection des eaux, la qualité de l'air et de l'atmosphère, l'archéologie, la protection des parcs nationaux, réserves naturelles et sites classés, l'élimination des déchets et la protection de la population et des travailleurs contre les risques liés à l'amiante.

Installations classées pour la protection de l'environnement

La réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement s'applique notamment aux installations de stockage et de distribution de liquides inflammables, ainsi qu'aux 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.

Lutte contre le bruit

En vertu des dispositions du Code de l'environnement issues de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, le Groupe doit mettre en place, à proximité des autoroutes nouvelles et des autoroutes existantes subissant une transformation significative, ainsi qu'à proximité des chantiers, des protections acoustiques destinées à protéger les propriétés. La contribution sonore des autoroutes ne peut dépasser certains seuils qui varient selon la date de construction de l'autoroute ou de la réalisation de travaux de transformation, d'une part, et selon le niveau sonore préexistant du milieu environnant, d'autre part. Les habitations riveraines d'une autoroute bénéficient du droit à la protection contre le bruit si leur construction est antérieure à 1978 ou à la date d'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de création de l'autoroute (ou du projet de transformation significative de l'autoroute si cette transformation n'était pas prévue à l'origine), et si

certains seuils de gêne, calculés à partir des niveaux de bruits moyens annuels (diurnes et nocturnes) induits par le trafic transitant sur l'ouvrage, sont atteints.

Protection des eaux

Les dispositions du Code de l'environnement issues de la loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau imposent au Groupe de mettre en œuvre un programme de protection des eaux afin de limiter les risques d'inondations et de pollution de l'eau. Le Groupe doit également respecter les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux qui fixent les objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur et de protection de l'eau. Enfin, les installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles d'entraîner une pollution de l'eau, une modification du mode d'écoulement ou des rejets (même non polluants), sont, selon le risque qu'ils présentent pour l'environnement, soumis à autorisation ou à déclaration administrative.

Qualité de l'air et de l'atmosphère

Les dispositions du Code de l'environnement issues de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie imposent au Groupe de mettre en œuvre une politique sur l'air visant à prévenir, surveiller, réduire ou supprimer les pollutions atmosphériques, à préserver la qualité de l'air et, à ces fins, à économiser ou utiliser rationnellement l'énergie. La réglementation applicable impose en particulier que tous les projets d'aménagement fassent l'objet d'une évaluation de leur impact sur l'air et la santé humaine et préconisent des mesures visant à réduire leur impact négatif. La législation requiert en outre le respect par le Groupe des plans de protection de l'air, des normes de construction des installations et véhicules définies par l'administration et des limites imposées en matière d'émissions polluantes dans l'atmosphère.

Archéologie

Conformément aux articles L. 521-1 et suivants du Code du patrimoine, hors des zones où les projets d'aménagement affectant le sous-sol sont présumés faire l'objet de prescriptions archéologiques préalablement à leur réalisation, les personnes qui projettent de réaliser des aménagements, ouvrages ou travaux peuvent saisir l'Etat afin qu'il examine si leur projet est susceptible de donner lieu à des prescriptions de diagnostic archéologique. Dans le cas où l'Etat fait connaître la nécessité d'un diagnostic, l'aménageur peut en demander la réalisation anticipée à l'INRAP (Institut National des Recherches Archéologiques Préventives) ou à un service territorial. Dans ce cas, une convention est conclue entre l'aménageur et l'INRAP ou le service territorial afin de définir les délais de réalisation du diagnostic, des fouilles pouvant être prescrites par l'Etat.

Par ailleurs, une redevance est due par toute personne projetant d'exécuter, sur un terrain d'une superficie égale ou supérieure à 3.000 m², des travaux affectant le sous-sol qui sont soumis à une autorisation ou à une déclaration préalable en application du Code de l'urbanisme ou donnant lieu à une étude d'impact en application du Code de l'environnement.

Parcs nationaux, réserves naturelles et sites classés

En application des dispositions du Code de l'environnement, issues notamment de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, le Groupe doit respecter les règles d'aménagement et de protection des parcs nationaux, des réserves naturelles et sites classés. Ces règles concernent, notamment, l'exécution des travaux, l'extraction des matériaux, l'utilisation de l'eau, la circulation du public et, plus généralement, toute action susceptible de nuire au milieu classé. De plus, en application des dispositions de la loi n° 2001-1 du 3 janvier 2001 transposant notamment certains articles des directives 79/409/CEE du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages et 92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et la flore sauvages, le Groupe doit respecter les règles d'aménagement et de protection des zones de protection spéciale et des zones spéciales de conservation classées « Sites Natura 2000 », qui prévoient notamment un régime d'autorisation et d'évaluation des projets susceptibles d'affecter significativement un tel site.

Elimination des déchets

En application des dispositions du Code de l'environnement issues de la loi n° 75-633 du 15 juillet 1975 et de la loi n° 92-646 du 13 juillet 1992, le Groupe est tenu de procéder à l'élimination des déchets produits par les chantiers de construction et les services d'exploitation ou déposés par les usagers sur les aires de repos ou de services, en effectuant les opérations de collecte, transport, stockage, tri et traitement nécessaires à la récupération des éléments

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

et matériaux réutilisables ou de l'énergie, ainsi qu'au dépôt ou au rejet dans le milieu naturel de tous autres produits, dans des conditions respectueuses de l'environnement.

Amiante

Dans le cadre de la réglementation visant à protéger la population et les travailleurs contre les risques sanitaires liés à une exposition à l'amiante, issue des décrets n° 96-97 et 96-98 du 7 février 1996, du décret n° 96-1133 du 24 décembre 1996 et du décret n° 2001-840 du 13 septembre 2001, le Groupe est tenu de procéder à divers contrôles concernant l'éventuelle présence d'amiante dans ses locaux et équipements.

4.8.4 Sécurité dans les tunnels

La circulaire n° 2000-63 du 25 août 2000 relative à la sécurité dans les tunnels du réseau routier national s'applique notamment aux tunnels du réseau autoroutier national, dont la longueur est supérieure à 300 mètres.

Elle instaure pour ces ouvrages une nouvelle procédure préalable à leur mise en service consistant en la réalisation d'un dossier de sécurité, transmis au Préfet, qui présente les mesures de prévention et de sauvegarde prévues pour assurer la sécurité des personnes pendant l'exploitation de l'ouvrage (description de l'ouvrage, étude prévisionnelle du trafic, étude spécifique des dangers, avis sur la sécurité d'un expert ou d'un organisme compétent en la matière, etc.).

Par ailleurs, la circulaire prévoit des modalités de suivi de l'exploitation de ces ouvrages :

- information du Préfet de toute évolution importante remettant en cause l'un des éléments constitutifs du dossier de sécurité ;
- transmission au Préfet, préalablement à tous travaux de modification substantielle de l'ouvrage, d'un dossier descriptif accompagné de l'avis d'un expert ou d'un organisme compétent ;
- exercice de sécurité périodique au moins une fois par an ;
- retour d'expérience en cas d'incident ou d'accident significatif.

Enfin, la circulaire soumet les nouveaux tunnels routiers à de nouvelles mesures de sécurité afin de permettre la protection et l'évacuation des usagers et l'intervention des services de secours en cas d'incident ou d'accident.

A la date d'enregistrement du présent document de base, les tranchées couvertes et tunnels du réseau SAPN (5.875 mètres sur l'autoroute A14 et 270 mètres sur l'autoroute A13), sont en conformité avec les normes leur étant actuellement applicables ; les tunnels du réseau Sanef (tranchée couverte d'Hardelot, d'une longueur de 800 mètres, et passages sous les pistes de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, d'une longueur de 800 mètres), sont en cours de mise en conformité.

4.8.5 Télécommunications

Six directives et une décision communautaires, adoptées en 2002 (le « Paquet Télécoms »), ont profondément modifié les règles en matière de télécommunications (notamment la directive 2002/20/CE, dite directive « autorisation », du 7 mars 2002). Transposant ces directives, la loi n° 2004-669 du 9 juillet 2004 relative aux communications électroniques et aux services de communication audiovisuelle a supprimé les autorisations individuelles précédemment exigées pour plusieurs activités.

En effet, dans sa rédaction antérieure à la loi du 9 juillet 2004, le Code des postes et télécommunications (devenu Code des postes et des communications électroniques) prévoyait que l'établissement et l'exploitation des réseaux ouverts au public (article L. 33-1) et la fourniture du service téléphonique au public (article L. 34-1) devaient être autorisés par le ministre chargé des télécommunications.

A compter de la loi du 9 juillet 2004, l'établissement et l'exploitation des réseaux ouverts au public et la fourniture au public de services de communications électroniques sont libres sous réserve d'une déclaration préalable auprès de l'Autorité de régulation des télécommunications (« ART ») (article L. 33-1 du Code des postes et des communications électroniques).

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

Concernant les opérateurs qui étaient titulaires, à la date d'entrée en vigueur de la loi, d'une autorisation d'exercer l'une des activités visées à l'article L. 33-1 du Code des postes et des communications électroniques, ils sont réputés avoir satisfait, pour l'activité autorisée, à cette obligation de déclaration (article 133 de la loi).

Par ailleurs, en application de l'article 30 bis de leurs cahiers des charges, les sociétés du Groupe sont autorisées à délivrer aux opérateurs de réseaux de télécommunications des droits relatifs à l'installation et à l'exploitation de tels réseaux sur le domaine public autoroutier concédé.

4.8.6 Système de télépéage routier

La directive 2004/52/CE du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté dispose que les Etats doivent s'efforcer de faire en sorte que, pour le 1^{er} janvier 2007, des systèmes de télépéage puissent être utilisés pour au moins 50 % du flux de trafic dans chaque gare de péage. Plus généralement, son objectif est de garantir l'interopérabilité des systèmes de péage dans le marché intérieur au 1^{er} juillet 2009 pour les poids lourds et au 1^{er} juillet 2011 pour tous les véhicules.

La directive prescrit les conditions nécessaires pour assurer le plus tôt possible, la mise en place d'un service européen de télépéage sur l'ensemble du réseau routier soumis au péage. Les technologies préconisées permettent de couvrir l'ensemble des infrastructures (autoroutes, routes, ponts, tunnels) et des véhicules (poids lourds, véhicules légers, motos). Le service repose sur trois technologies :

- les systèmes micro-ondes à 5,8 GHz déjà utilisés aujourd'hui sur les autoroutes payantes européennes, et en particulier en France pour le télépéage Liber-t ;
- la géolocalisation par satellite (l'équipement embarqué pouvant en outre être relié à un tachymètre) ; et
- les communications mobiles selon la norme GSM-GPRS.

Ce service reposera sur le principe suivant : « un seul contrat par client, un seul boîtier embarqué par véhicule ».

La mise en œuvre effective de cette directive est subordonnée à différentes décisions que doivent prendre les instances communautaires, notamment la définition même du contenu du service européen de télépéage qui n'est pour le moment qu'esquissée dans la directive (une définition de ce contenu devrait être proposée par la Commission européenne pour le 1^{er} juillet 2006).

4.8.7 Propriété intellectuelle

Dans le cadre de ses activités, la Société utilise un certain nombre de marques dont elle détient la propriété. La marque « Sanef idées en route » et le logo ont été déposés. Ont également été déposées les marques déclinant les différents métiers de Sanef : Sanef Services, Sanef Développement, Sanef Village Commercial, Sanef Télématique, Sanef Télécoms et Sanef Concessions. Enfin, la Société a également déposé un certain nombre de brevets pour protéger ses savoir-faire, comme par exemple un système de contrôle d'accès à un parking sécurisé pour les poids lourds ou un système mobile d'informations préventives du respect des vitesses. La Société n'est dépendante d'aucun brevet pour exercer son activité.

SAPN a déposé sa marque, son logo ainsi que les marques relatives à ses principaux produits tel que Foninfo. Masternaut a également déposé sa marque.

4.9 FAITS EXCEPTIONNELS ET LITIGES

A la connaissance de la Société, il n'existe pas de fait exceptionnel, litige ou arbitrage ayant eu dans un passé récent ou susceptible d'avoir une incidence significative sur la situation financière, l'activité, le résultat et le patrimoine de la Société et de ses filiales.

Le Groupe est impliqué dans plusieurs procédures judiciaires dans le cadre de la marche ordinaire de ses affaires. Les charges qui peuvent résulter de ces procédures ne sont provisionnées que lorsqu'elles sont probables et que leur montant peut être soit quantifié, soit estimé. Le montant des provisions retenu est fondé sur l'appréciation du niveau de risque au cas par cas et ne dépend pas en premier lieu du stade d'avancement des procédures, étant précisé que la survenance d'événements en cours de procédure peut toutefois entraîner une réappréciation de ce risque. Au 31 décembre 2004, le montant des provisions du Groupe pour litiges était de 0,7 million d'euros.

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

Sonotel SA, sous-concessionnaire d'installations de restauration sur deux aires de service de l'autoroute A13, a saisi le tribunal administratif de Paris le 2 septembre 2004 afin de demander la condamnation de SAPN à lui verser une indemnité de 10.601.512 euros au motif que SAPN aurait résilié les contrats de sous-concession dont elle était titulaire sans lui verser d'indemnité. Dans le cas où le tribunal considérerait que les contrats n'ont pas été résiliés, Sonotel SA soutient, à titre subsidiaire, que les contrats en cause étant, de son point de vue, nuls, c'est en réalité 12.240.556 euros qu'elle serait en droit de réclamer à SAPN. SAPN estime, en l'état, que cette demande n'est pas fondée. L'instruction de cette demande est actuellement en cours devant le tribunal administratif de Paris.

MKI, mandataire du groupement ayant réalisé un réseau optique à haut débit sur le réseau Sanef en 1997 et 1998, a assigné Sanef devant le tribunal administratif de Paris en 1999, demandant notamment la condamnation de Sanef à payer 6.009.640 euros, au motif que certaines prestations effectuées par MKI n'étaient pas comprises dans le forfait réglé par Sanef. Une expertise est en cours ; les experts ont soumis en novembre 2004 une estimation du décompte faisant ressortir une différence de 3.601.405 euros.

Certains transporteurs routiers ont engagé une action en référé contre SAPN afin de voir cette dernière fournir des factures rectificatives faisant ressortir une TVA pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 1996 et le 31 décembre 2000. Aucune de ces demandes n'a à ce jour prospéré. SAPN estime de telles demandes non fondées.

Par ailleurs, une provision de 20,3 millions d'euros a été dotée sur l'exercice 2002 pour faire face à une éventuelle remise en cause par l'administration fiscale française, d'amortissements réputés différés imputés (ARD) par Sanef.

4.10 FACTEURS DE RISQUES

Le présent document de base contient des indications sur les objectifs du Groupe. Par nature, ces objectifs pourraient ne pas être réalisés, et les projections sur lesquelles ils sont fondés pourraient s'avérer erronées. Les facteurs qui pourraient avoir pour conséquence que les résultats diffèrent des objectifs du Groupe sont divers et variés et comprennent notamment la conjoncture économique, l'évolution du trafic sur le réseau du Groupe, les tendances conjoncturelles de l'industrie du transport, la mise en œuvre de la stratégie du Groupe, les effets de l'intégration d'entités déjà acquises ou d'investissements passés ou futurs et la capacité à réaliser les bénéfices anticipés, les conditions financières ou opérationnelles des clients et des fournisseurs et les rapports avec ces derniers, la modification des conventions de concession, des cahiers des charges et des contrats d'entreprise (tels que décrits aux Sections 4.5.7 « Conventions de concession » et 4.5.8 « Contrats d'entreprise » du présent document de base), l'évolution des sources de financement de Sanef et/ou SAPN liée à l'abandon progressif du recours au financement auprès de la Caisse Nationale des Autoroutes et au recours à des types de financement classiques (emprunts bancaires et obligataires, financement de projet), les fluctuations des coûts, l'expansion et le développement de l'activité du Groupe à l'étranger, les coûts et la programmation des investissements du Groupe décrits à la Section 4.5.4 « Investissements », notamment ceux relatifs aux investissements prévus aux cahiers des charges de Sanef et SAPN, les facteurs économiques, réglementaires et politiques au sein des pays où le Groupe exerce ses activités et notamment en France, les facteurs concernant les activités du Groupe, notamment les litiges, les relations de travail, les négociations de conventions collectives et les régimes fiscaux, et, de manière générale, l'ensemble des risques évoqués ci-dessous et dans le reste du présent document de base.

Les investisseurs sont invités à prendre en considération les facteurs de risques décrits dans le présent chapitre avant de prendre leur décision d'investissement. Si l'un ou plusieurs de ces risques devaient se matérialiser, les activités, la situation financière, les résultats et le développement du Groupe pourraient s'en trouver affectés.

Trafic et recettes

Le chiffre d'affaires du Groupe est essentiellement constitué des revenus du péage qui sont directement liés 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, de la capacité du réseau à absorber le trafic et à éviter une saturation, 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 représentent une part significative du chiffre d'affaires du Groupe, sont pour leur part sensibles aux évolutions de la conjoncture économique européenne. Par ailleurs, les déplacements saisonniers, estivaux et hivernaux (notamment sur l'autoroute A13, et, dans une moindre mesure, les

autoroutes A16 et A26), sont fortement sensibles aux aléas climatiques et à la conjoncture touristique. Comme exposé à la Section 4.5.7 « Conventions de concession », les contrats de concession fixent les planchers des augmentations annuelles de péage, 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 significatives 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), des accidents de la route de grande ampleur, des actes criminels (malveillance, terrorisme) ou encore des facteurs exogènes (réquisitions, grèves de transporteurs, manifestations dans les gares de péage, virus informatiques). Chacun de ces événements ou incidents est susceptible de conduire à l'interruption temporaire de la circulation, la perte d'une infrastructure d'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 même, la dispersion sur le réseau de substances dangereuses transportées par des utilisateurs peut entraîner l'interruption temporaire de la circulation. 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 significatives d'entretien ou de remise en état du réseau concédé du Groupe. Comme dans toutes les sociétés concessionnaires d'autoroutes, le réseau du Groupe pourrait également être perturbé par des mouvements sociaux, dont la survenance pourrait se traduire par des perturbations du trafic autoroutier et une perte nette des recettes de péage dans certaines situations.

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 de 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 régulièrement 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 dépassements de coûts, 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 péage consécutives à une interruption ou à une perturbation du trafic en résultant.

Risques liés à des désordres affectant le patrimoine

Les infrastructures constituant le réseau exploité par le Groupe peuvent également être affectées par des désordres liés soit à une éventuelle mauvaise conception, soit à une mauvaise réalisation ou soit à une autre raison telle que la dégradation d'ouvrage par alcali-réaction ou du fait d'affaissements miniers. Ces désordres peuvent nécessiter de mettre en place des mesures d'exploitation limitant, voire empêchant, la circulation sur une section du réseau pendant une durée importante. Certains des ouvrages des réseaux du Groupe sont sur des sections assurant une part significative des recettes du Groupe. Si les désordres liés à une éventuelle mauvaise conception ou à une mauvaise réalisation et leurs conséquences sont couverts pendant les dix années qui suivent la réalisation par la garantie décennale, le Groupe ne dispose pas d'une garantie de ce type pour les ouvrages plus anciens.

Risques liés à l'extension des activités du Groupe

Les activités qu'entend développer le Groupe en dehors de son activité de concession ne constituent pas son cœur de métier. En effet, les revenus dégagés par les activités autres que le péage représentent 5 % du chiffre d'affaires de l'exercice clos le 31 décembre 2004. Le Groupe ne peut apporter aucune garantie quant au succès de ces projets, dont la réalisation peut être complexe et difficile et exiger que certains salariés du Groupe s'y consacrent pleinement. Bien que le Groupe ne développe ces projets qu'à des fins de générer des revenus supplémentaires et

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

que la part de ceux-ci demeure limitée par rapport au chiffre d'affaires du Groupe, l'échec de l'extension des activités du Groupe, quoique marginale, pourrait négativement affecter les résultats du Groupe.

Risques liés au choix du Groupe en matière d'assurances

Dans le cadre de son activité, le Groupe souscrit des polices d'assurances dommages et responsabilité civile conformes aux pratiques du marché. 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 pas, sauf exception, de polices d'assurance de responsabilité génie civil, 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, le Groupe supporte un risque lié à une évolution à la baisse de l'inflation. Une baisse du taux de l'inflation entraînerait une hausse moindre des tarifs de péages, ce qui impacterait négativement les résultats du Groupe. Par ailleurs, compte tenu de la formule utilisée, l'indexation à l'inflation ne se fait, concernant Sanef jusqu'en 2008 (voir Section 4.5.3.2 « Calcul des péages »), que de façon partielle ; par conséquent, une augmentation significative du taux de l'inflation pourrait négativement affecter les résultats et les activités 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 31 décembre 2004 s'élevait à 4.558 millions d'euros représentant 78,2 % 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 pourrait 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, 6,4 % des emprunts souscrits par le Groupe auprès de la CNA porte intérêt au 31 décembre 2004 à un taux variable indexé sur les taux de marché. Cette part 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. En outre, en cas de baisse de ses recettes de péage, le Groupe devrait consacrer une part plus importante de ses revenus au remboursement de sa dette (voir Section 5.6.2 « Financement »). Hormis la clause de remboursement anticipé parue dans la convention – cadre CNA, les financements dont le Groupe bénéficie ne sont pas assortis de clauses de défaut.

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 CNA. Le Groupe a décidé de renoncer progressivement à se financer auprès de la CNA (voir la Section 4.5.7.5 « Régime financier des concessions »). 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 ou la réalisation de nouveaux projets serait rendue plus difficile.

Risques liés aux évolutions technologiques

Le Groupe doit faire face aux évolutions technologiques, notamment dans le domaine des équipements de perception des péages tels que le télépéage. Toute erreur dans les choix technologiques pourrait affecter négativement le Groupe. 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,

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

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. Pour les mêmes raisons, 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. De plus, le Groupe peut subir l'impact de la concurrence d'autres moyens de transport tels que les liaisons TGV, le transport de fret par rail, l'amélioration de réseaux routiers ou autoroutiers existants (telle que l'élargissement de la RN4 dans l'est de la France), la construction de nouvelles liaisons autoroutières dans des zones proches du réseau exploité par le Groupe (telle que celle de l'autoroute A24 entre Amiens et Lille, prévue par le CIADT du 18 décembre 2003), ou la concurrence du réseau sans péage, dont les développements dépendent pour l'essentiel de la politique de l'Etat 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'Etat, elles pourraient avoir un impact sur le trafic sur le réseau du Groupe et affecter de ce fait les résultats du Groupe ainsi que ses parts de marché.

Risques liés aux spécificités du régime des conventions de concession

Les conventions de concession dans le cadre desquelles le Groupe exerce son activité ne peuvent être modifiées que par voie d'avenants négociés avec l'Etat, en sa qualité de concédant. 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. Etant 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 conventions de concession sont susceptibles d'entraver sa faculté à s'adapter ou à adapter son exploitation, ce qui pourrait affecter négativement ses résultats.

Risques liés à l'expiration des conventions de concession et au retour des actifs à l'Etat et restrictions grevant les actifs

Le Groupe exerce ses activités dans le cadre de deux conventions de concession et de cahiers des charges signés avec l'Etat et fixant les conditions d'exploitation et de développement du réseau, ainsi que des ouvrages et installations annexes concédés. A l'expiration de chaque convention de concession en 2028, la quasi-totalité des actifs y afférents reviendra à l'Etat sans donner lieu à une contrepartie financière en faveur du Groupe, le Groupe provisionnant les amortissements correspondants. 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 l'obligation d'élargir certaines sections d'autoroutes

Aux termes des cahiers des charges annexés aux conventions de concession de Sanef et SAPN, l'Etat peut imposer à la société concernée, sans que cela donne lieu à une indemnité, l'élargissement de certaines sections d'autoroutes, dans un délai de deux ans, lorsque le trafic journalier moyen atteint, sur une période de douze mois, un seuil spécifique déterminé pour chacune de ces sections. Comme indiqué à la Section 4.5.4.2 « Les investissements au titre des conventions de concession et des contrats d'entreprise », ces seuils sont d'ores et déjà dépassés sur plusieurs sections du réseau de Sanef. Bien que Sanef ait procédé avec l'Etat à un examen complet des sections devant faire l'objet d'un élargissement pendant la durée du contrat d'entreprise 2004-2008 lors de la négociation de celui-ci, le Groupe ne peut donner aucune assurance qu'il ne sera pas procédé, avant l'année 2008, à un nouvel examen des sections devant faire l'objet d'un élargissement. La réalisation d'élargissements peut entraîner d'importantes dépenses d'investissement supplémentaires.

Risques liés à la faculté de l'Etat de résilier par anticipation, de racheter ou de prononcer la déchéance des contrats de concession

En vertu des règles applicables aux contrats administratifs, l'Etat 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'Etat. En cas d'exercice de la faculté de

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

résiliation ou de rachat, le Groupe aura droit à une indemnité, couvrant en principe les bénéficiaires prévisionnels sur la durée restant à courir de la convention de concession. Par ailleurs, l'Etat, en sa qualité de concédant, pourrait prononcer la déchéance d'une convention de concession dans certains cas, notamment à la suite d'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 réglementaires

Le Groupe opère dans un environnement très réglementé et ses résultats subissent l'influence de l'Etat en sa qualité de régulateur et de la politique communautaire 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 notamment 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 desdites conventions de concession, 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 conventions de concession du Groupe prévoient que l'Etat et la société concessionnaire arrêteront d'un commun accord les compensations notamment tarifaires qui seront prises au bénéfice de la société concessionnaire afin de rétablir cet équilibre. Toutefois, ces mesures pourraient ne pas totalement ni immédiatement compenser les conséquences subies par le Groupe. 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 conventions de concession du Groupe prévoient que l'Etat 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.

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 1er janvier 2005. L'impact de l'application de ces nouvelles normes sur l'établissement des comptes du Groupe a fait l'objet d'une étude chiffrée présentée dans la note 5.8.2.7 de l'annexe aux comptes consolidés, dont l'incidence sur les comptes est peu significative.

De plus, comme indiqué dans cette note, les analyses actuelles de l'IASB *International Financial Reporting Interpretation Committee* (« IFRIC »), si elles devaient être confirmées, devraient avoir pour effet le reclassement en tant qu'immobilisations incorporelles des ouvrages concédés. Toutefois, ce reclassement ne devrait pas avoir de conséquences significatives sur les capitaux propres et le résultat même si le traitement comptable de l'obligation de gros entretiens et de renouvellement reste encore à préciser. En outre, le Groupe observe que le projet d'interprétation IFRIC sur les concessions prévoit une mesure transitoire visant à admettre en tant que valeur du contrat en normes IFRS la valeur comptable des ouvrages concédés à la date de transition.

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 les 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 positif de 271 millions d'euros (avant effet d'impôt).

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

- annulation des « charges de structures différées » inscrites à l'actif du bilan (1.467) millions d'euros
- ajustement des amortissements constatés jusqu'à l'exercice 2000 pour tenir compte de l'allongement de la durée de concession 1.738 millions d'euros
- impact net global positif sur les capitaux propres avant effet d'impôt 271 millions d'euros

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 accordées 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.

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 et si leur remplacement se révélait difficile, cela pourrait 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. Le Groupe n'a pas mis en place de politique spécifique en vue de retenir ses cadres dirigeants.

Mouvements sociaux

Comme dans toutes les sociétés concessionnaires d'autoroutes, le réseau du Groupe pourrait être perturbé par des mouvements sociaux, dont la survenance pourrait se traduire par des perturbations du trafic autoroutier et une perte nette des recettes de péage dans certaines situations.

Absence de cotation antérieure

Jusqu'à l'admission des actions de la Société aux négociations sur le Premier Marché d'Euronext Paris S.A. (ou son successeur), les actions de la Société n'auront fait l'objet d'aucune cotation sur un marché réglementé. Bien que la Société prévoit de demander l'admission de ses actions aux négociations sur le Premier Marché d'Euronext Paris S.A. (ou son successeur), 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, lors de leur admission aux négociations sur le Premier Marché d'Euronext Paris S.A. (ou son successeur), 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 S.A. (ou son successeur) 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.

Volatilité future du cours des actions

Le cours des actions pourrait être affecté de manière significative par un certain nombre de facteurs tels que la variation des résultats d'exploitation du Groupe, les conditions de marché du secteur d'activité ou le lancement de nouveaux projets. En outre, les marchés boursiers ont connu ces dernières années d'importantes fluctuations qui ont souvent été sans rapport avec les résultats des sociétés dont les actions sont négociées. La fluctuation des marchés en général et la conjoncture économique peuvent avoir un impact négatif sur le cours futur des actions. Des cessions importantes, si elles se réalisaient, pourraient avoir un effet défavorable significatif sur le cours de bourse.

Dans l'hypothèse d'une admission des titres de la Société à la négociation sur un marché réglementé, l'Etat continuerait à détenir, directement et indirectement, une participation importante dans le capital de la Société. A la date d'enregistrement du présent document de base, l'Etat n'a pas manifesté l'intention de procéder à des cessions d'actions de la Société.

4.11 ASSURANCES

Le Groupe a souscrit des polices d'assurance afin de couvrir les principaux risques susceptibles d'être assurés liés à son activité, sous réserve des franchises ou exclusions usuelles imposées par le marché. Le montant total des primes

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

versées par la Société et SAPN au titre de l'ensemble des polices d'assurance en 2004 s'élève à 626.169,98 euros. Le Groupe bénéficie, à la date du présent document de base, des polices d'assurance suivantes :

Responsabilité civile exploitation et professionnelle

Cette police d'assurance couvre les conséquences financières d'une mise en cause de la responsabilité civile de la Société en cas de dommages causés à des tiers et de fautes professionnelles commises dans le cadre de son activité. La Société bénéficie d'une couverture maximum de 15,25 millions d'euros au titre de cette police, qui viendra à expiration le 31 décembre 2007. SAPN est assurée aux mêmes titres à hauteur de 15,25 millions d'euros.

Dommages aux biens

Cette police d'assurance couvre les dommages causés aux biens par suite notamment de dégâts des eaux, incendie, vols, explosion en fonction du type de dommages subis (30 millions d'euros en dommages incendie et risques assimilés, 15,33 millions d'euros en dommages tempêtes, 3 millions en bris de machines et biens informatiques). Cette police est d'une durée d'un an, renouvelable par tacite reconduction.

La police souscrite par SAPN prévoit, elle, des couvertures maximums de 20 millions d'euros en dommages incendie et risques assimilés, 3,5 millions en dommages tempêtes et 3 millions en bris de machines et biens informatiques. Cette police est d'une durée d'un an, renouvelable par tacite reconduction.

Responsabilité civile atteinte à l'environnement

Cette police d'assurance couvre les dommages causés aux tiers par suite d'une atteinte accidentelle à l'environnement. La Société bénéficie d'une couverture maximum de 15,25 millions d'euros au titre de cette police, qui viendra à expiration le 31 décembre 2006, tandis que SAPN bénéficie d'une couverture maximum de 7,5 millions d'euros, sa police venant à expiration à la même date.

Responsabilité civile des mandataires sociaux

Sanef et SAPN sont également titulaires d'une police d'assurance relative à la responsabilité civile des mandataires sociaux en vue de les couvrir lorsqu'ils sont mis en cause dans l'exercice de leurs fonctions. Cette police, mise en place le 1^{er} janvier 2005, est spécifique aux sociétés faisant appel public à l'épargne. Les dirigeants du Groupe sont ainsi assurés à hauteur d'un montant annuel global de 9 millions d'euros.

Flotte automobile

La Société a également souscrit une police obligatoire relative à sa flotte automobile destinée à couvrir les risques automobiles de la Société. Cette police est d'une durée d'un an, renouvelable par tacite reconduction. SAPN a souscrit une police similaire venant à expiration le 31 décembre 2006.

Le Groupe ne souscrit pas de polices dommages ouvrage, sauf exceptions. Néanmoins, les entreprises participant à la construction ou aux travaux sur les autoroutes du réseau du Groupe, doivent souscrire des assurances couvrant les travaux qu'elles réalisent. Le Groupe ne dispose pas non plus, à l'instar des autres sociétés françaises concessionnaires d'autoroutes, de polices d'assurances couvrant les risques de pertes d'exploitation liés à une interruption d'activité, en ce compris les mouvements sociaux.

4.12 ENVIRONNEMENT – DEVELOPPEMENT DURABLE

La construction d'autoroutes et d'ouvrages d'art est sujette à de nombreuses contraintes juridiques liées à la protection de l'environnement, qui sont décrites à la Section 4.8.3 « Réglementation environnementale ». Au-delà de ces contraintes juridiques auxquelles il doit se conformer dans l'exercice de ses activités, le Groupe a une politique volontariste de protection de l'environnement dont il estime qu'elle lui permet d'être en avance sur certaines nouvelles contraintes environnementales pouvant résulter des évolutions du cadre législatif et réglementaire, ainsi que de développer un savoir-faire spécifique qu'il pourra valoriser dans le cadre de sa stratégie de développement.

Le Groupe a toujours été particulièrement innovant en matière de gestion de l'environnement dans le milieu autoroutier. Deux grandes démarches ont ainsi été conçues : le Plan d'Objectif Environnement (POE), élaboré dès 1992 par Sanef dans le cadre de la construction de l'autoroute A29, qui permet d'intégrer à la conception d'un projet autoroutier les enjeux environnementaux et le Plan d'Assurance Environnement (PAE) conçu par SAPN en 1993 et qui a pour objectif de prévenir les impacts des travaux autoroutiers sur l'environnement. Ces démarches, qui

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

font désormais référence, connaissent un prolongement dans la politique du Groupe qui s'est traduit notamment par les premiers engagements de Sanef en matière de développement durable et par la « charte environnement pour un développement durable » de SAPN. Afin d'évaluer ses performances, le Groupe s'est en outre doté d'indicateurs de développement durable.

Actuellement, la politique environnementale stricto sensu du Groupe a pour objectifs de préserver le cadre de vie au même titre que les ressources et les milieux naturels.

La préservation du cadre de vie

Concernant la pollution de l'air, le Groupe s'est attaché de longue date à réaliser de nombreuses études en vue d'identifier les impacts potentiels du trafic autoroutier. Ces études ont notamment révélé que les valeurs mesurées sur le réseau Sanef pour les principaux paramètres qualitatifs sont généralement inférieures aux moyennes annuelles des petites villes des régions traversées par le réseau Sanef et restent très inférieures aux moyennes annuelles des grandes agglomérations de ces mêmes régions. SAPN a également évalué la qualité de l'air par bio-indication et mesures de pollutions atmosphériques pendant plusieurs années ; ces études ont permis de conclure que la propagation des pollutions est très limitée dans l'espace (une trentaine de mètres de la voie) et que les protections acoustiques, de type écran ou merlon, constituent un obstacle à la propagation des polluants dans les zones habitées.

Par ailleurs, afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre, le Groupe a mis en place deux dispositifs originaux sur son réseau : la régulation des vitesses et la modulation des tarifs du péage. En complément, d'autres actions sont développées telles que l'information des usagers sur l'état du trafic, la réduction du temps d'attente aux péages par la gestion des voies en fonction du trafic et par la mise en place et la promotion de voies rapides (badges Liber-t).

Concernant les nuisances acoustiques, le Groupe a identifié les points noirs de bruit (PNB) de son réseau (un PNB correspond à un bâtiment à usage d'habitation ou sensible soumis à plus de 70 décibels en moyenne de jour ou 65 décibels en moyenne de nuit et répondant à des critères d'antériorité). Un programme de traitement de ces PNB sur le réseau Sanef est en cours de réalisation et, parallèlement, Sanef travaille à la mise à jour de son observatoire du bruit pour identifier les principales zones de nuisances acoustiques futures. Sur le réseau SAPN, les autoroutes récentes (autoroutes A29 Nord et Sud et A14) ont été réalisées conformément aux dispositions du Code de l'environnement et l'autoroute A13, qui n'a pas bénéficié de la même réglementation au moment de sa construction, fait l'objet de programmes de traitement afin de lutter contre les nuisances acoustiques, notamment par la création de nouveaux écrans anti-bruit et par le financement de doubles vitrages.

En matière de déchets, le Groupe s'est engagé dans une gestion rigoureuse de ceux-ci, en privilégiant la valorisation et le recyclage de la grande majorité des déchets internes (déchets d'entretien du matériel, piles, batteries, etc.). A ce titre, l'ensemble des centres d'entretien ou de services du Groupe est équipé pour la collecte sélective.

La préservation des ressources et des milieux naturels

Le Groupe est particulièrement attentif à la préservation des ressources en eau. Son action porte sur le traitement des pollutions chroniques, la maîtrise des pollutions accidentelles et la limitation de la pollution saisonnière.

Concernant les rejets dans l'eau, le Groupe lutte contre les pollutions chroniques générées par les eaux de ruissellement autoroutières en mettant en place des dispositifs de collecte et des ouvrages de traitement adaptés à ces objectifs au regard des enjeux du milieu. La performance de ces dispositifs est régulièrement contrôlée au moyen d'analyses.

Pour se prémunir des risques de pollution accidentelle, le Groupe a réalisé de vastes études dès 1993 visant à identifier et à recenser les zones vulnérables de son réseau et, sur la base de cet inventaire, des opérations d'aménagements complémentaires sont menées pour équiper les zones identifiées de dispositifs permettant de confiner un éventuel déversement accidentel avant qu'il n'atteigne le milieu naturel. Concernant la pollution saisonnière liée à l'emploi des sels de déverglaçage, la politique du Groupe vise à privilégier le salage préventif, limitant ainsi la quantité de sel déversée.

Les sociétés d'autoroutes sont d'importants consommateurs de granulats ; là encore, la politique du Groupe vise à restreindre cette consommation. C'est le cas en particulier dans le cadre de la construction de l'autoroute A29, avec le réemploi des matériaux de déblai (limons) pour réaliser la couche de forme de l'infrastructure. Les premières expériences dans le recyclage des chaussées de l'autoroute A13 sont également concluantes.

CHAPITRE 4

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

Enfin, le Groupe cherche à valoriser les paysages et les milieux naturels traversés. Afin de minimiser les perturbations du milieu naturel et humain, le Groupe s'attache à définir la conception de ses nouvelles autoroutes de façon à prendre en compte les spécificités du milieu environnant. Cette démarche se traduit par la réalisation de nombreuses études préalables visant à l'optimisation des projets d'autoroutes, au regard de tous les éléments constitutifs de l'environnement, tels que l'urbanisme, l'habitat et le cadre de vie, la ressource en eau, le milieu naturel, le patrimoine et les activités agricoles. L'identité des paysages traversés est ainsi respectée tout en offrant aux usagers des vues et panoramas attrayants. Cette recherche de paysages diversifiés permet également d'améliorer la sécurité des clients en luttant contre l'endormissement.

A cet égard, des études ont été menées sur les dépendances vertes des autoroutes qui ont révélé que ces espaces constituaient souvent de véritables corridors biologiques rassemblant de nombreuses espèces. A l'issue de ces études, le Groupe a mis en place une gestion extensive des dépendances vertes sur la majorité de son réseau afin de limiter au maximum la pression sur ces espaces naturels. Cette gestion extensive se traduit, notamment, par la diminution sensible des traitements phytosanitaires. Des actions particulières ont été conduites par SAPN pour gérer ses dépendances vertes : la mise en œuvre d'un pâturage dans le vallon de Rogerville (autoroute A29), valorisée par l'accueil d'enfants sur le site pour une initiation à l'écologie, et l'implantation d'un verger conservatoire de pommiers sur l'autoroute A13. Des partenariats sont également recherchés avec des acteurs locaux pour la préservation des paysages.

Le Groupe veille également à construire et exploiter ses autoroutes en respectant la faune. Ainsi, le Groupe dispose de 3.383 kilomètres de clôtures qui couvrent l'intégralité du linéaire de son réseau et permettent d'éviter l'intrusion de la grande faune (cerfs, chevreuils, sangliers, etc.). Par ailleurs, le réseau disposait en 2003 de 132 PAS (Passage Animaux Sauvages) afin de permettre le déplacement de la grande faune sauvage. Pour la petite faune, la politique du Groupe repose sur les études préalables à la construction de chaque zone. C'est ainsi que des batracoducs ont été réalisés dans le nord de l'autoroute A16 sur les axes de migration des batraciens.

Sanef a obtenu deux « Rubans d'Or » en 1995 et 1999 récompensant son respect de l'environnement (réalisations sur les autoroutes A26 et A16) ainsi que le « *Ruban Vert* » en 1999 (réalisation à caractère écologique) pour la qualité de ses passages à faune entre Amiens et Boulogne sur l'autoroute A16. SAPN a obtenu quatre « *Rubans d'Or et Argent* » pour la réalisation des autoroutes A14 et A29 ainsi que le « *Ruban Vert* » pour le conservatoire du vallon de Rogerville (autoroute A29) en 1997. Ces récompenses sont décernées par un jury indépendant constitué de personnalités du monde professionnel, médiatique ou artistique, réunies sous la présidence du Directeur des Routes.

Les dépenses relatives à la politique du Groupe en matière de développement durable s'élèvent à 27,8 millions d'euros pour la période 2004-2008, conformément aux termes des contrats d'entreprise du Groupe (23,1 millions pour Sanef pour la lutte contre les pollutions eaux et bruit, et 4,7 millions d'euros pour SAPN pour la lutte contre le bruit). Il n'a pas été constitué de provisions pour risques environnementaux.

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

5.1 PRESENTATION GENERALE DE L'ACTIVITE DU GROUPE

Informations générales sur l'activité du Groupe

Le Groupe est titulaire de deux concessions autoroutières lui ayant été attribuées par l'Etat et dont sont issues ses recettes de péage qui, en 2004, représentaient 95,1 % de son chiffre d'affaires. A la date d'enregistrement du présent document de base, le réseau d'autoroutes concédées au Groupe compte 1.772 kilomètres d'autoroutes concédées dans le nord, l'est et l'ouest de la France dont 1.743 kilomètres étaient en service. Les cahiers des charges des conventions de concession du Groupe fixent les droits et obligations de Sanef et SAPN en matière de construction, d'entretien et d'exploitation de leurs réseaux autoroutiers respectifs. Deux contrats pluriannuels conclus par le Groupe avec l'Etat, dits « contrats d'entreprise », précisent les modalités d'évolution des tarifs de péage et les engagements de Sanef et SAPN en matière, notamment, d'investissements, de politique commerciale et de services au client, de politique et d'objectifs financiers, de politique sociale et de développement durable pour la période 2004-2008.

Le chiffre d'affaires du Groupe a progressé de 3,7 % entre 2003 et 2004, en raison principalement de la hausse du trafic payant sur les autoroutes du Groupe, et de 3,9 % entre 2002 et 2003, en raison de la hausse du trafic et de l'augmentation des tarifs de péage. Sur la période 2003-2004, les charges d'exploitation ont augmenté de 5,1 %. Elles sont restées pratiquement stables sur la période 2002-2003, en progression de 0,4 %.

Le résultat d'exploitation du Groupe, qui dépend principalement des dotations aux amortissements, des coûts d'entretien des sections en service, et des charges de personnel, a progressé de 1,5 % sur la période 2003-2004 et de 9,5 % sur la période 2002-2003.

Les activités du Groupe génèrent une trésorerie significative. Les produits de péage sont perçus soit en espèces, soit par carte de crédit ou professionnelle, soit par chèque, et sont comptabilisés au moment du règlement en gare de péage. S'agissant des titulaires d'abonnements Liber-t ou CAPLIS, une facture leur est adressée mensuellement et les produits de péage ainsi collectés sont enregistrés dans le mois comptable de la transaction.

Les investissements requis par les activités du Groupe sont importants, et sont financés en partie sur ressources propres et en partie par endettement, essentiellement auprès de la Caisse Nationale des Autoroutes, établissement public ayant pour mission de procurer aux sociétés concessionnaires d'autoroutes des ressources destinées au financement de la construction ou de l'aménagement des autoroutes.

Informations générales sur le trafic

Les volumes de trafic payant sur les autoroutes du Groupe sont fonction du nombre de kilomètres en service et du nombre d'utilisateurs. Le nombre de kilomètres mis en service découle des obligations du Groupe telles que fixées par les conventions de concession et les contrats d'entreprise de Sanef et SAPN. Le trafic routier de voyageurs dépend principalement de la croissance du revenu disponible des ménages, de la motorisation de ces derniers et de la modernisation du réseau routier national. Le trafic routier de marchandises est lui principalement fonction de la croissance du produit intérieur brut et du commerce international. Le trafic total est, dans une moindre mesure, sensible à l'évolution des prix des carburants.

Au cours de la période 2002-2004, le trafic payant sur les autoroutes du Groupe, mesuré en kilomètres parcourus, a connu une progression de 4,7 % soit une croissance annuelle moyenne d'environ 2,3 %. Cette progression est constatée à réseau courant, aucune nouvelle section d'autoroute n'ayant en effet été mise en service sur cette période.

Le trafic payant sur les autoroutes du Groupe se répartit entre véhicules légers et poids lourds. Les véhicules légers représentent respectivement 82,2 %, 82,1 % et 81,8 % du total du trafic payant du Groupe (en millions de kilomètres parcourus) sur les exercices 2004, 2003 et 2002. Les poids lourds représentent respectivement 17,8 %, 17,9 % et 18,2 % du total du trafic payant du Groupe (en millions de kilomètres parcourus) sur les exercices 2004, 2003 et 2002. Le trafic payant de véhicules légers au cours de la période 2002-2004 a connu une croissance annuelle moyenne de 2,6 %, passant de 10.754 millions de kilomètres parcourus en 2002 à 11.318 millions de kilomètres parcourus en 2004. Le trafic payant de poids lourds a également augmenté, passant de 2.393 millions de kilomètres parcourus en 2002 à 2.446 millions de kilomètres parcourus en 2004, soit une progression annuelle moyenne de 1,1 % sur la période.

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

Selon une étude présentée le 9 décembre 2004 et réalisée par le Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, on devrait assister dans les vingt prochaines années à un ralentissement de la croissance dans les transports, dû au ralentissement démographique et à l'arrivée à maturité de certains marchés, notamment de l'usage de l'automobile. Ainsi, après une progression annuelle moyenne de 3,5 % sur la période 1980-2002, le transport routier de voyageurs devrait augmenter de 1,8 % par an sur la période 2002-2025. Le transport routier de marchandises, qui avait enregistré une progression annuelle moyenne de 2,9 % sur la période 1980-2002, devrait quant à lui augmenter de 1,5 % par an sur la période 2002-2025. Il faut cependant noter que le trafic sur autoroute a historiquement crû plus rapidement que le trafic routier total. Sur la période 2002-2025, le trafic de voyageurs sur les autoroutes concédées devrait progresser en croissance annuelle moyenne de 2,8 % (3,2 % sur la période 2002-2010), soit une augmentation plus forte que celle du trafic de voyageurs sur le réseau routier national, qui serait de 1,8 % en croissance annuelle moyenne de 2002 à 2025 (*Source : « La demande de transport en 2025 », Projections des tendances et inflexions, Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer, septembre 2004*).

Recettes de péage du Groupe

Les recettes de péage du Groupe, exprimées dans ce document de base hors taxe sur la valeur ajoutée, ont augmenté de 3 % entre 2003 et 2004 et de 4,8 % entre 2002 et 2003. L'augmentation des recettes de péage au cours de la période 2002-2004 résulte principalement de deux facteurs qui sont aussi à l'origine de la progression du chiffre d'affaires du Groupe : l'augmentation du trafic payant sur les autoroutes du Groupe et la hausse des tarifs de péage.

Les tarifs de péage sur le réseau autoroutier du Groupe sont fixés en application des conventions de concession et des contrats d'entreprise de Sanef d'une part, et SAPN d'autre part, avec l'Etat. En 2004, les tarifs de classe 1 ont ainsi augmenté, avec effet au 1^{er} décembre 2004, de 1,887 % pour Sanef et de 2,53 % pour SAPN. L'augmentation en 2003, avec effet au 30 janvier 2003, a été de 1,73 % pour Sanef et de 2,69 % pour SAPN. En ce qui concerne 2002, l'augmentation, avec effet au 2 mars 2002, a été de 1,32 % pour Sanef et de 2,25 % pour SAPN. Les tarifs applicables aux autres classes de véhicules sont fixés par référence aux tarifs de la classe 1 comme indiqué en Section 4.5.3.2 « Calcul des péages ».

Aux termes des contrats d'entreprise conclus pour la période 2004-2008, les tarifs de péage sont révisés le 1^{er} décembre de chaque année, en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation (hors tabac) constatée depuis la dernière révision tarifaire. Les contrats d'entreprise 2004-2008 prévoient que l'augmentation annuelle des tarifs pour les véhicules de classe 1 au cours de cette période sera égale à 80 % de l'augmentation de l'indice des prix à la consommation (hors tabac) plus 0,455 % s'agissant de Sanef et de 100 % plus 0,74 % s'agissant de SAPN. Les modalités de fixation des tarifs de péages du Groupe au-delà de 2008 sont décrites à la Section 4.5.3.2 « Calcul des péages ».

Le niveau des recettes de péage du Groupe est en partie fonction du tarif moyen par kilomètre applicable aux véhicules utilisant le réseau du Groupe. Les tarifs kilométriques moyens varient en fonction de la catégorie de véhicules telle que spécifiée dans la convention de concession et dans le contrat d'entreprise de chacune des sociétés concessionnaires du Groupe (ainsi qu'indiqué dans la Section 4.5.3.2 « Calcul des péages »).

Chiffre d'affaires hors péages

Le chiffre d'affaires hors péages est constitué par des revenus autres que les recettes de péage générées par le réseau concédé du Groupe. Dans le cadre de ses métiers principaux de concessionnaire et d'exploitant d'autoroutes, le Groupe a également acquis une expertise dans les services télématiques, les télécommunications et la gestion d'aires de services. Bien que la stratégie de développement du Groupe soit organisée autour de ses métiers, le Groupe ne publie pas séparément une ventilation des résultats dégagés par ses différents métiers.

5.2 CHIFFRES CLES

Les tableaux ci-dessous présentent quelques éléments extraits des comptes consolidés du Groupe pour les exercices clos les 31 décembre 2002, 2003 et 2004 ainsi que la contribution au chiffre d'affaires du Groupe de Sanef, de SAPN et de Masternaut de même que l'EBITDA du Groupe, de Sanef, de SAPN et de Masternaut au chiffre d'affaires du Groupe.

Comptes de résultat consolidés résumés (et complétés)

(en millions d'euros)	Exercice clos le 31 décembre		
	2002	2003	2004
Chiffre d'affaires	979,9	1.018,4	1.055,9
<i>dont contribution de Sanef</i>	761,1	780,9	804,9
<i>dont contribution de SAPN</i>	218,8	237,5	246,9
<i>dont contribution de Masternaut</i>	–	–	4,0
Charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et aux provisions	(350,9)	(360,0)	(381,3)
Dotations aux amortissements et aux provisions	(250,5)	(243,9)	(253,7)
Résultat d'exploitation	378,5	414,5	420,8
Résultat financier	(313,2)	(297,4)	(279,5)
Résultat exceptionnel	(1,2)	(56,9)	4,0
Impôt sur les résultats	(50,2)	(18,3)	(47,9)
Dotation aux amortissements des écarts d'acquisition	(2,7)	–	(0,1)
Résultat net (part du Groupe)	11,2	41,9	97,3

EBITDA

EBITDA ⁽¹⁾	2002	2003	2004
Groupe	629,0	658,4	674,5
<i>dont contribution de Sanef</i>	493,8	511,8	521,8
<i>dont contribution de SAPN</i>	135,1	146,6	152,3
<i>dont contribution de Masternaut</i>	–	–	0,4

⁽¹⁾ Résultat d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions.

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

Bilans consolidés résumés

(en millions d'euros)	Exercice clos le 31 décembre		
	2002	2003	2004
Actif			
Ecart d'acquisition	–	–	4,7
Immobilisations incorporelles	7,3	5,4	6,1
Immobilisations corporelles			
Domaine concédé	7.847,4	7.991,6	8.117,4
Amortissements	(2.397,1)	(2.617,2)	(2.801,2)
Immobilisations financières	34,3	33,8	33,1
Total actif immobilisé	5.491,9	5.413,6	5.360,1
Total actif circulant	174,0	293,6	471,6
TOTAL DE L'ACTIF	5.665,9	5.707,2	5.831,7
Passif			
Capitaux propres (part du Groupe)	343,9	385,7	463,6
Intérêts minoritaires	–	–	0,1
Provisions pour risques et charges	39,0	36,0	42,0
Emprunts et dettes financières	4.891,9	4.905,4	4.746,7
Fournisseurs et comptes rattachés	17,0	20,4	22,1
Autres dettes et comptes de régularisation	374,2	359,6	557,2
Total dettes	5.283,1	5.285,5	5.325,9
TOTAL DU PASSIF	5.665,9	5.707,2	5.831,7

Flux de trésorerie consolidés résumés

(en millions d'euros)	Exercice clos le 31 décembre		
	2002	2003	2004
Flux net de trésorerie généré par l'activité	247,5	336,6	551,0 ⁽¹⁾
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement	(188,6)	(232,2)	(193,1)
Flux net de trésorerie lié aux opérations de financement	(45,5)	13,4	(167,7)
Variation de trésorerie	13,4	117,8	190,2

⁽¹⁾ Ce montant n'inclut pas le versement par Sanef et SAPN, le 21 janvier 2005, du solde de TVA qu'elles retenaient (soit un total de 213,3 millions d'euros) au titre du crédit de départ de TVA (voir Section 5.3.2 « Crédit de départ de TVA »).

5.3 FAITS MARQUANTS

5.3.1 Conclusion d'avenants aux conventions de concessions autoroutières et de contrats d'entreprise pour la période 2004-2008

Au terme de négociations entre l'Etat et les sociétés concessionnaires du Groupe, ont été conclus :

- des avenants aux conventions de concession du Groupe et à leur cahier des charges annexé (avenant n° 7 pour Sanef et avenant n° 6 pour SAPN, tous deux approuvés par décret du 5 novembre 2004), qui définissent les conditions juridiques et financières générales des concessions jusqu'à leur échéance au 31 décembre 2028 (article 36 des cahiers des charges modifiés) ; et
- des contrats d'entreprise (signés le 31 décembre 2004), dans lesquels figurent les programmes d'investissements liés aux concessions du Groupe et les lois tarifaires applicables pour la période 2004-2008.

Les dispositions des conventions de concession et des contrats d'entreprise de Sanef et SAPN sont détaillées aux Sections 4.5.7 « Conventions de concession » et 4.5.8 « Contrats d'entreprise ».

5.3.2 Crédit de départ de TVA

A la suite de la réforme du régime de TVA autoroutière introduite par la loi de finances rectificative pour l'année 2000, Sanef et SAPN avaient cru pouvoir se prévaloir du mécanisme du « crédit de départ » de la TVA prévu à l'article 226 de l'annexe II du Code général des impôts. Sanef et SAPN ont renoncé à exercer le droit à déduction du crédit de départ de TVA. En conséquence, Sanef et SAPN ont procédé le 21 janvier 2005 au versement à l'administration fiscale d'un montant global de 213,3 millions d'euros. Ce montant étant constaté en dette au passif du bilan des deux sociétés, son règlement sera sans effet sur les comptes de résultat 2005 mais affectera, à l'actif du bilan, la trésorerie des deux sociétés, comme il est indiqué à la Section 5.6.1 « Trésorerie ».

5.3.3 Acquisitions et participations

Le 29 mai 2002, SAPN a acquis, pour un montant de 12.000 euros, 30 % du capital de la société Routalis, société d'exploitation de l'autoroute A28 (Rouen-Alençon-125 kilomètres, voir Section 4.6.5 « Alis/Routalis »). Routalis n'exerçait, au 31 décembre 2004, aucune activité, la mise en service de l'autoroute A28 n'étant prévue que fin 2005.

Le 18 juin 2002, SAPN a acquis, pour un montant de 3.200 euros, 8 % du capital de la société Alis (Autoroute de liaison Seine-Sarthe), société concessionnaire de l'autoroute A28. SAPN s'est engagée à conserver cette participation et donc à souscrire, pour un montant maximum de 232.000 euros, aux augmentations de capital à venir d'Alis.

Le 18 juin 2004, la Société a par ailleurs procédé à l'acquisition de 41,85 % du capital de Masternaut et de 100 % du capital de Nacional P qui elle-même détient 42,98 % du capital de Masternaut, pour un prix total de 7,3 millions d'euros (dont 1,6 million reste à verser le 1^{er} octobre 2005 et 1,6 million le 31 décembre 2006). Masternaut et Nacional P ont été incluses dans le périmètre de consolidation du Groupe au 30 juin 2004. Les actionnaires minoritaires de Masternaut sont susceptibles, sous certaines conditions, d'exercer une option de vente (voir Section 4.6.2 « Masternaut »).

En outre, le 9 décembre 2004, Sanef a conclu un accord portant sur l'acquisition, sous réserve de la réalisation de certaines conditions suspensives, de 11,67 % du capital d'Alis auprès du groupe Bouygues pour un montant de 1,7 million d'euros. Cette acquisition permettra au Groupe de porter sa participation totale au capital de la société Alis à 19,63 % (voir Section 4.6.5 « Alis/Routalis »).

5.3.4 Soutien de Sanef à sa filiale SAPN

En raison des dotations aux amortissements et des frais financiers élevés ayant résulté des investissements réalisés dans les années 1990 pour la construction des autoroutes A14 et A29, et du fait du changement de méthodes comptables visées à la Section 4.4.2 « Le système autoroutier français », SAPN a dégagé en 2001 des pertes importantes ayant rendu ses capitaux propres négatifs.

La concession de SAPN étant apparue à Sanef financièrement viable dans sa nouvelle durée, étendue jusqu'en 2028 par l'ordonnance du 28 mars 2001, Sanef a apporté son concours à SAPN afin de restaurer ses capitaux propres et répondre à ses besoins de financement.

Le 31 janvier 2002, Sanef et SAPN ont donc conclu une convention de recapitalisation qui prévoit, d'une part, un plan de recapitalisation de 267 millions d'euros (dont 99,5 millions ont été libérés par compensation de créances et 87,1 millions restent à libérer ou à souscrire d'ici 2006) et d'autre part, des subventions annuelles exceptionnelles pour un montant maximum de 267 millions d'euros sur la période 2002-2006. Au 31 décembre 2004, le montant maximum des subventions à verser en 2005 et 2006 s'établit à 86,9 millions d'euros. Dans l'hypothèse d'une augmentation de capital de Sanef et d'une recapitalisation postérieure de SAPN, le montant de ces subventions pourrait être reconsidéré comme il est indiqué à la Section 7.2 « Perspectives d'avenir ».

S'agissant d'opérations intragroupe, ce plan de recapitalisation et de subventions n'a d'impact que sur les comptes sociaux et n'affecte pas les comptes consolidés du Groupe.

5.4 PRECISIONS CONCERNANT CERTAINES SPECIFICITES COMPTABLES ET FISCALES

5.4.1 Méthodes et périmètre de consolidation

Le périmètre de consolidation du Groupe comprend Sanef et ses filiales SAPN, détenue à 99,92 %, Nacional P, détenue à 100 %, et Masternaut, détenue à 84,83 % (ces deux dernières sociétés ayant été intégrées dans le périmètre de consolidation au 30 juin 2004). Ces filiales sont toutes consolidées par intégration globale, les autres filiales et participations, dont l'importance n'est pas significative ou dont le contrôle n'est pas suffisant, ne sont pas incluses dans le périmètre de consolidation.

5.4.2 Immobilisations et amortissements du domaine concédé

Les immobilisations inscrites au bilan du Groupe correspondent pour leur quasi totalité aux immobilisations du domaine concédé ; pour l'essentiel, elles reviendront gratuitement à l'Etat à l'expiration de la concession. Les règles régissant leur traitement comptable ainsi que leur amortissement sont les suivantes :

– Les immobilisations du domaine concédé

La concession s'étend aux autoroutes ou sections d'autoroutes décrites à la Section 4.5.1 « Le réseau autoroutier du Groupe », de même 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, 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.

Les immobilisations du domaine concédé correspondent soit à des immobilisations « non renouvelables » pendant la durée de la concession (notamment infrastructures et ouvrages d'art) soit à des immobilisations « renouvelables » qui ont une durée de vie inférieure à celle de la concession (matériels de péage, de signalisation, de télétransmission, de vidéo surveillance, informatique, de transport et outillages).

Les investissements correspondant aux immobilisations « non renouvelables » sont répartis entre les immobilisations correspondant à la construction initiale et les immobilisations complémentaires sur autoroutes en service.

Les immobilisations du domaine concédé sont inscrites au bilan à leur coût de revient historique, incluant des intérêts intercalaires et certaines charges directes affectées.

– Les 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. A compter de la date de mise en service d'une section d'autoroute, en revanche, les intérêts payés par le Groupe sont traités comme des charges financières et déduits.

– Les amortissements des immobilisations du domaine concédé

Les immobilisations « non renouvelables » font l'objet d'un amortissement dit « de caducité » calculé selon le mode linéaire sur la durée comprise entre la date de leur mise en service et la date de fin de concession. Cet amortissement, qui est classé en charge d'exploitation, n'a pas pour objet de constater une dépréciation technique des constructions mais de ramener leur valeur nette comptable à une valeur nulle à l'expiration de la concession.

Les immobilisations d'exploitation « renouvelables » sont celles qui ont une durée de vie inférieure à celle de la concession ; elles font l'objet d'un amortissement pour dépréciation, calculé presque exclusivement selon le mode linéaire, sur leur durée d'utilisation estimée entre trois et dix ans.

Un amortissement de caducité est également calculé sur les immobilisations d'exploitation « renouvelables » ; il a pour objet d'étaler sur la durée de la concession la moins-value qui résulterait de la remise gratuite des immobilisations d'exploitation « renouvelables » au concédant en fin de concession si seul un amortissement pour dépréciation était pratiqué.

Pour les immobilisations d'exploitation « renouvelables », la dotation aux amortissements de caducité est calculée sur la base nette comptable correspondant au coût d'acquisition des biens diminué du cumul de l'amortissement pour dépréciation à la clôture de l'exercice et du cumul de l'amortissement de caducité à l'ouverture de l'exercice.

Par dérogation à l'avis du CNC relatif au plan comptable des sociétés d'autoroute en date du 11 octobre 1988, et dans un souci de meilleure compréhension par la communauté financière, les amortissements de caducité et les amortissements pour dépréciation sont présentés ensemble dans le compte de résultat et au bilan. Dans le compte de résultat, ils constituent une charge d'exploitation et au bilan ils sont présentés à l'actif en déduction des immobilisations auxquelles ils se rapportent.

5.4.3 La méthode des actifs par composants

Depuis l'exercice 2002, le Groupe applique les dispositions des règlements 2002-10 du 12 décembre 2002 et 2003-07 du 12 décembre 2003 du Comité de la réglementation comptable (« CRC ») : à ce titre, il a décidé d'enregistrer en immobilisations et d'amortir linéairement sur une durée moyenne de dix ans les renouvellements des couches de roulement des chaussées. Lors de la première application de cette méthode en 2002, le Groupe a donc procédé à un retraitement rétrospectif de ce type de dépenses, ce qui a entraîné sur le bilan d'ouverture au 1^{er} janvier 2002 une augmentation de la valeur des actifs immobilisés (nette des amortissements) de 61,3 millions d'euros et une augmentation des capitaux propres de 39,6 millions d'euros après prise en compte de l'effet d'impôt.

Les dépenses d'entretien des infrastructures, en revanche, sont enregistrées au fur et à mesure de leur engagement en charges d'exploitation.

5.4.4 Spécificités fiscales

Taxe d'aménagement du territoire

La taxe d'aménagement du territoire est un impôt calculé 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 euros par millier de kilomètres parcourus. Elle est comptabilisée en charges d'exploitation (au poste « impôts et taxes »).

Redevance annuelle pour occupation du domaine public

La redevance pour occupation du domaine public, instituée par l'article 1 du décret n° 97-606 du 31 mai 1997 (codifié à l'article R.122-27 du Code de la voirie routière), est assimilable à une taxe calculée en fonction du chiffre d'affaires du concessionnaire au titre de son activité de concessionnaire d'autoroutes sur le domaine public national et du nombre de kilomètres de voies exploitées au 31 décembre de l'année précédente. Elle est payée en juillet de chaque année pour la période du 1^{er} juillet au 30 juin de l'année suivante. Elle est comptabilisée en charges d'exploitation du compte de résultat sous la rubrique « achats et charges externes » (et non en impôts et taxes – voir Section 4.8.1 « Les contrats conclus entre l'Etat et le Groupe »).

5.5 COMMENTAIRES SUR LES RESULTATS DES EXERCICES 2004, 2003 ET 2002

5.5.1 Comparaison des exercices clos les 31 décembre 2004 et 31 décembre 2003

5.5.1.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires du Groupe a augmenté de 3,7 %, passant de 1.018,4 millions d'euros en 2003 à 1.055,9 millions d'euros en 2004. La croissance du chiffre d'affaires en 2004 s'explique principalement par une augmentation des recettes de péage, lesquelles progressent de 3 % et passent de 974,8 millions d'euros en 2003 à 1.004,0 millions d'euros en 2004 ; et dans une moindre mesure par la forte progression des revenus des activités hors péage qui affichent une progression de 19 %, et passent de 43,6 millions d'euros en 2003 à 51,9 millions d'euros en 2004. La progression du chiffre d'affaires hors péages est de nature exceptionnelle et s'explique à hauteur de 48,2 % par l'intégration dans le périmètre de consolidation de Masternaut au 30 juin 2004 et à hauteur de 51,8 % par des refacturations de prestations sur le TGV Est. Hors ces éléments, la contribution des recettes de péage au chiffre d'affaires du Groupe est restée stable entre 2003 et 2004, représentant 95,8 % du chiffre d'affaires en 2004 contre 95,7 % en 2003.

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

Le chiffre d'affaires de Sanef a progressé de 3,1 % passant de 780,9 millions d'euros en 2003 à 804,9 millions d'euros en 2004, cette augmentation s'expliquant principalement par l'augmentation de 2,6 % des recettes de péage.

Le chiffre d'affaires de SAPN a quant à lui progressé de 4 %, passant de 237,5 millions d'euros en 2003 à 246,9 millions d'euros en 2004, du fait de la croissance des recettes de péage.

Le tableau ci-dessous présente l'évolution et la composition du chiffre d'affaires du Groupe entre l'exercice clos le 31 décembre 2003 et l'exercice clos le 31 décembre 2004.

(en millions d'euros)	Exercice clos le		Variation (en %)
	2003	2004	
Péages	974,8	1.004,0	3,0
Chiffre d'affaires hors péages	43,6	51,9	19,0
Chiffre d'affaires	1.018,3	1.055,9	3,7

Péages

Les recettes de péage ont augmenté de 3 %, passant de 974,8 millions d'euros en 2003 à 1.004,0 millions d'euros en 2004. Ces montants correspondent aux recettes de péage perçues sur les gares de péage du Groupe, minorées de la part des recettes reçues par le Groupe et reversées aux sociétés interconnectées en continuité avec le réseau du Groupe, et majorées des recettes perçues par ces dernières et reversées au Groupe. Le chiffre d'affaires est comptabilisé net des remises commerciales accordées notamment aux poids lourds détenteurs d'un abonnement CAPLIS. Ces remises CAPLIS sont plafonnées et peuvent atteindre 30 % du tarif applicable.

L'accroissement de recettes s'explique essentiellement par la croissance du trafic payant (mesuré en millions de kilomètres parcourus) sur les autoroutes du Groupe (à hauteur de 2,3 % pour Sanef et 2,8 % pour SAPN), l'effet des tarifs étant faible du fait du report au 1^{er} décembre 2004 de la hausse annuelle des tarifs, laquelle était intervenue précédemment au 28 janvier 2003 et au 1^{er} mars 2002 comme indiqué à la Section 4.5.3.2 « Calcul des péages ».

Chiffre d'affaires hors péages

Le chiffre d'affaires hors péages est en progression de 19 %, passant de 43,6 millions d'euros en 2003 à 51,9 millions d'euros en 2004.

(en millions d'euros)	Exercice clos le		Variation (en %)
	2003	2004	
Ventes d'abonnement	10,5	11,8	12,4
Redevances des installations commerciales	17,3	17,9	3,5
Ventes de carburants et services divers	1,2	1,3	8,3
Services télécoms	11,8	10,7	(9,3)
Prestations d'ingénierie, ventes de systèmes	2,7	10,2	278
Chiffre d'affaires hors péages	43,6	51,9	19,0

Cette progression résulte des évolutions suivantes :

- les ventes d’abonnement, lesquelles constituent une activité à part entière comptabilisée distinctement des recettes de péage, sont en hausse de 12,4 %, passant de 10,5 millions d’euros en 2003 à 11,8 millions d’euros en 2004. Ces ventes sont constituées des frais d’abonnement mis à la charge des titulaires d’abonnement par le Groupe sur une base mensuelle. Cette hausse résulte principalement d’une augmentation du nombre d’abonnements Liber-t vendus par le Groupe ;
- le montant des redevances des installations commerciales a progressé de 3,5 %, passant de 17,3 millions d’euros en 2003 à 17,9 millions d’euros en 2004, du fait d’une augmentation du chiffre d’affaires généré par l’activité des boutiques et services de restauration par les sous-concessionnaires implantés sur les aires de service du Groupe, qui a induit une augmentation des redevances perçues par le Groupe ;
- les revenus des services télécoms (correspondant pour l’essentiel, aux produits de location de fibres optiques et de pylônes pour les opérateurs de télécommunications comme indiqué en Section 4.5.6 « Télécommunications ») passent de 11,8 millions d’euros en 2003 à 10,7 millions d’euros en 2004. Cette diminution de 9,3 %, est essentiellement liée à une renégociation d’un contrat client, ce qui traduit une certaine stabilisation de cette activité après la forte baisse enregistrée en 2003 (34,8 %) ;
- les prestations d’ingénierie, qui portent essentiellement sur de l’assistance à maîtrise d’ouvrage et du conseil ou de la vente de système de péage et télématique, ont généré en 2004 des revenus en hausse de 278 % par rapport aux revenus 2003, et sont ainsi passées de 2,7 millions d’euros en 2003 à 10,2 millions d’euros en 2004. Cette augmentation s’explique d’une part par des refacturations de prestations sur le TGV Est (à hauteur de 4,3 millions d’euros du fait du changement de méthode comptable détaillé à la Section 5.8.2.4.2 « Achats et charges externes »), et d’autre part, par la prise en compte, depuis le 30 juin 2004, des revenus de Masternaut (à hauteur de 4 millions d’euros).

5.5.1.2 Charges d’exploitation hors dotations aux amortissements et aux provisions

Le tableau ci-dessous présente la ventilation des charges d’exploitation hors dotations aux amortissements et aux provisions du Groupe.

	Exercice clos le 31 décembre				Variation (en %)
	2003	En %	2004	En %	
	(millions d’euros)	du CA	(millions d’euros)	du CA	
Achats et charges externes	127,3	12,5	132,4	12,5	4,0
Charges de personnel	125,2	12,3	138,5	13,1	10,6
Autres produits et charges (nets) d’exploitation	(9,9)	1,0	(11,7)	1,1	18,2
Impôts et taxes	117,4	11,5	122,1	11,6	4,0
Total charges d’exploitation hors dotations aux amortissements et aux provisions	360,0	35,3	381,3	36,1	5,9

Achats et charges externes

Les achats et charges externes ont augmenté de 4 %, passant de 127,3 millions d’euros en 2003 à 132,4 millions d’euros en 2004. Cette hausse est principalement attribuable à :

- une augmentation de 6,2 % des dépenses d’énergie, fournitures et pièces détachées, qui passent de 17,6 millions d’euros en 2003 à 18,7 millions d’euros en 2004, l’augmentation étant liée, à hauteur de 1 million d’euros, à l’intégration au 30 juin 2004 de Masternaut ;

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

- une progression des dépenses d’entretien courant, en hausse de 13,8 millions d’euros en 2003 à 17,2 millions d’euros en 2004 du fait d’un changement de méthode de comptabilisation des charges liées au TGV Est (comme indiqué à la Section 5.8.2.4.2 « Achats et charges externes ») ;
- une augmentation de 8 % des autres charges et prestations externes, en hausse de 45 millions d’euros en 2003 à 48,6 millions d’euros en 2004, du fait de l’intégration de Masternaut au 30 juin 2004 – à hauteur de 1,4 million d’euros – et en raison de frais d’études engagés par Sanef dans le cadre du développement de nouvelles aires et de systèmes d’informations – à hauteur de 2,2 millions d’euros ; et
- une baisse de 17,5 % des dépenses d’entretien sur infrastructures (qui passent de 20,6 millions d’euros en 2003 à 17,0 millions d’euros en 2004).

Charges de personnel

Les charges de personnel ont augmenté de 10,6 % passant de 125,2 millions d’euros en 2003 à 138,5 millions d’euros en 2004.

Cette évolution traduit principalement :

- une progression de 6,6 % de la masse salariale, qui passe de 82,8 millions d’euros en 2003 à 88,3 millions d’euros en 2004, et s’explique par des effets structurels (liés au renforcement de l’encadrement – en augmentation de 14 % sur la période 2003-2004 – et à une légère diminution des effectifs d’employés et ouvriers – à hauteur de 2,4 % sur la période 2003-2004 – ainsi qu’à la revalorisation annuelle des traitements), par les ajustements sur l’exercice des provisions pour congés payés (suite à la réforme intervenue en 2003 et mentionnée en section 5.5.2.2 « Charges d’exploitation hors dotations aux amortissements et aux provisions »), et par l’intégration au 30 juin 2004 de Masternaut ; et
- une augmentation de 11,5 % des charges sociales qui passent de 36,6 millions d’euros en 2003 à 40,8 millions d’euros en 2004. Cette évolution s’explique par l’augmentation de la masse salariale, par l’impact des aides instituées dans le cadre de la mise en œuvre de la réduction du temps de travail (aides Aubry réformées par la loi Fillon applicable au 1^{er} juillet 2003) qui sont dégressives et versées sur une période de cinq ans (ce qui a entraîné mécaniquement une hausse des charges sociales), et par une augmentation du coût des engagements sociaux différés.

Autres produits et charges (nets) d’exploitation

Ce poste vient en déduction des charges d’exploitation. Il correspond principalement à des transferts de charges et production immobilisée, à des remboursements reçus dans le cadre de sinistres et à des charges et produits divers (visés sous le terme « Autres » en Section 5.8.2.4.4 « Autres produits et charges (net) d’exploitation »). La progression de ce poste de 9,9 millions d’euros en 2003 à 11,7 millions d’euros en 2004, soit une augmentation de 18,2 %, s’explique principalement par la réduction des pertes sur créances irrécouvrables.

Impôts et taxes (autres que l’impôt sur les résultats)

Les impôts et taxes ont augmenté de 4 %, passant de 117,4 millions d’euros en 2003 à 122,1 millions d’euros en 2004, en ligne avec la progression de l’activité.

5.5.1.3 EBITDA

L’EBITDA du Groupe a progressé de 2,4 % passant de 658,4 millions d’euros en 2003 à 674,5 millions d’euros en 2004. Cette évolution reflète la contribution des deux sociétés à l’EBITDA du Groupe :

- d’une part, une augmentation de 2 % de la contribution de Sanef à l’EBITDA du Groupe, qui est passée de 511,8 millions d’euros en 2003 à 521,8 millions d’euros en 2004 ; et
- d’autre part, une augmentation de 3,9 % de la contribution de SAPN à l’EBITDA du Groupe, qui est passée de 146,6 millions d’euros en 2003 à 152,3 millions d’euros en 2004.

La contribution de Masternaut depuis son entrée dans le périmètre de consolidation du Groupe à l’EBITDA du Groupe n’est pas significative.

5.5.1.4 Dotations aux amortissements et aux provisions

Les dotations aux amortissements et aux provisions ont augmenté de 4 %, passant de 243,9 millions d'euros en 2003 à 253,7 millions d'euros en 2004. Cette augmentation reflète principalement des reprises de provisions sur créances devenues irrécouvrables pour 5 millions d'euros (en particulier une reprise de provisions, à hauteur de 3,8 millions d'euros, sur créances irrécouvrables liée aux services télécoms) réalisées en 2003.

5.5.1.5 Résultat d'exploitation

Le résultat d'exploitation du Groupe est en hausse de 1,5 %, passant de 414,5 millions d'euros en 2003 à 420,8 millions d'euros en 2004. Cette hausse est principalement attribuable à l'augmentation du chiffre d'affaires péages, les charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et aux provisions ayant progressé de 5,9 %, et les dotations aux amortissements et aux provisions de 4 %. Les charges d'exploitation ont ainsi augmenté de 5,1 %, atteignant 60,1 % du chiffre d'affaires en 2004 contre 59,3 % du chiffre d'affaires en 2003. Le résultat d'exploitation représente lui 39,9 % du chiffre d'affaires en 2004 contre 40,7 % en 2003.

5.5.1.6 Résultat financier

Le résultat financier du Groupe a diminué de 6 %, passant de 297,4 millions d'euros en 2003 à 279,5 millions d'euros en 2004. Cette diminution du résultat financier reflète principalement :

- une diminution de 33 % des autres produits et charges, qui passent de 10,6 millions d'euros en 2003 à 7,0 millions d'euros en 2004 en liaison, notamment, avec la reprise sur l'exercice 2003 d'une provision devenue sans objet ;
- une diminution de 6,5 % des intérêts et indexation des emprunts, lesquels passent de 311,3 millions d'euros en 2003 à 291,2 millions d'euros en 2004 par suite d'une diminution du taux moyen des emprunts, les taux des emprunts nouvellement souscrits étant inférieurs au taux des emprunts remboursés ; et
- une augmentation de 20,7 % des intérêts intercalaires immobilisés, qui passent de 5,8 millions d'euros en 2003 à 7,0 millions d'euros en 2004, du fait de l'augmentation des investissements de construction en cours sur l'A29 : ces intérêts sont déduits des charges financières et immobilisés (voir Section 5.4.2 « Immobilisations et amortissements du domaine concédé »).

5.5.1.7 Résultat exceptionnel

Le résultat exceptionnel a enregistré une forte variation, passant d'un résultat négatif de 56,9 millions d'euros en 2003 à un résultat positif de 4,0 millions d'euros en 2004.

Cette variation est principalement attribuable à l'enregistrement en pertes exceptionnelles pour 54,2 millions d'euros des frais préliminaires et travaux engagés au titre de la section francilienne de l'autoroute A16.

5.5.1.8 Impôt sur les résultats

La charge d'impôt sur les résultats du Groupe s'est élevée à 47,9 millions d'euros en 2004 contre 18,3 millions d'euros en 2003, soit une progression de 161,7 %.

L'évolution de la charge d'impôt entre 2003 et 2004 s'explique principalement par l'augmentation du résultat avant impôt, lequel a progressé de 60,2 millions d'euros en 2003 à 145,1 millions d'euros en 2004.

Le taux effectif d'imposition pour 2004 s'est établi à 33 % à comparer avec un taux d'impôt théorique de 35,43 %, l'exercice ayant bénéficié de l'effet sur les impôts différés de la réduction des taux applicable à partir de 2005 et 2006.

5.5.1.9 Résultat net (part du Groupe)

Le résultat net (part du Groupe) est en hausse de 132,2 %, passant de 41,9 millions d'euros en 2003 à 97,3 millions d'euros en 2004. Ce résultat découle de la combinaison de trois éléments :

- l'augmentation du résultat courant des entreprises intégrées, qui passe de 117 millions d'euros sur l'exercice 2003 à 141,3 millions d'euros sur l'exercice 2004 ;

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

- l'augmentation de la charge d'impôt sur les résultats, qui passe de 18,3 millions d'euros en 2003 à 47,9 millions d'euros en 2004 ; et
- la forte variation du résultat exceptionnel, qui passe d'un résultat négatif de 56,9 millions d'euros en 2003 à un résultat positif de 4,0 millions d'euros en 2004.

5.5.2 Comparaison des exercices clos les 31 décembre 2003 et 31 décembre 2002

5.5.2.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires du Groupe a augmenté de 3,9 %, passant de 979,9 millions d'euros en 2002 à 1.018,4 millions d'euros en 2003. La croissance du chiffre d'affaires en 2003 s'explique essentiellement par une augmentation des recettes de péage, les revenus des activités hors péage affichant une baisse par rapport à l'exercice précédent. Les recettes de péage ont ainsi légèrement augmenté en pourcentage du chiffre d'affaires, représentant 95,7 % du chiffre d'affaires en 2003 contre 94,9 % en 2002.

Le chiffre d'affaires de Sanef a progressé de 2,6 % passant de 761,1 millions d'euros en 2002 à 780,9 millions d'euros en 2003, cette augmentation s'expliquant principalement par l'augmentation de 3,6 % des recettes de péage.

Le chiffre d'affaires de SAPN a quant à lui plus fortement progressé, passant de 218,8 millions d'euros en 2002 à 237,5 millions d'euros en 2003, soit une hausse de 8,6 %, du fait de la croissance des recettes de péage (due en grande partie à la croissance du trafic).

Le tableau ci-dessous présente l'évolution et la composition du chiffre d'affaires du Groupe entre l'exercice clos le 31 décembre 2002 et l'exercice clos le 31 décembre 2003.

(en millions d'euros)	Exercice clos le		Variation (en %)
	2002	31 décembre 2003	
Péages	930,4	974,8	4,8 %
Chiffre d'affaires hors péages	49,5	43,6	(12,1)%
Chiffre d'affaires	979,9	1.018,4	3,9 %

Péages

Les recettes de péage ont augmenté de 4,8 %, passant de 930,4 millions d'euros en 2002 à 974,8 millions d'euros en 2003.

L'accroissement de recettes s'explique par :

- la croissance du trafic payant sur les autoroutes du Groupe : la progression a été de 1,1 % pour Sanef et de 5,4 % pour SAPN, dont le réseau a bénéficié des conditions climatiques exceptionnelles durant l'été 2003 qui ont contribué à l'augmentation des recettes ;
- la hausse nominale moyenne des tarifs intervenue en février 2003 (augmentation du tarif pour les véhicules de classes 1 de 1,73 % pour Sanef et 2,69 % pour SAPN ; augmentation des coefficients des véhicules de classes 3 et 4 comme indiqué en Section 4.5.3.2 « Calcul des péages »), conformément aux conventions de concession respectives de Sanef et de SAPN ; et
- l'effet structure (notamment la croissance différenciée des trafics selon la catégorie de véhicules et les itinéraires et les remises accordées).

Chiffre d'affaires hors péages

Le chiffre d'affaires hors péages est en baisse de 12,1 %, passant de 49,5 millions d'euros en 2002 à 43,6 millions d'euros en 2003 :

(en millions d'euros)	Exercice clos le		Variation (en %)
	2002	31 décembre 2003	
Ventes d'abonnement	9,2	10,5	14,1 %
Redevances des installations commerciales	17,9	17,3	(3,4)%
Ventes de carburants et services divers	1,3	1,2	(7,7)%
Services télécoms	18,1	11,8	(34,8)%
Prestations d'ingénierie et ventes de systèmes	3,0	2,7	(10,0)%
Chiffre d'affaires hors péages	49,5	43,6	(12,1)%

Cette baisse est le résultat des variations suivantes :

- les ventes d'abonnement sont en hausse de 14,1 %, passant de 9,2 millions d'euros en 2002 à 10,5 millions d'euros en 2003. Cette hausse résulte principalement d'une augmentation du nombre d'abonnements Liber-t vendus par le Groupe ;
- le montant des redevances des installations commerciales a légèrement baissé de 3,4 %, passant de 17,9 millions d'euros en 2002 à 17,3 millions d'euros en 2003, du fait de la diminution de consommation du carburant en France, laquelle explique également la baisse de 7,7 % des ventes de carburants et services divers assurés en direct par le Groupe dans ses centres de dépannage (de 1,3 millions d'euros en 2002 à 1,2 millions d'euros en 2003) ;
- la forte baisse des revenus des services télécoms, qui passent de 18,1 millions d'euros en 2002 à 11,8 millions d'euros en 2003, explique en grande partie la baisse du chiffre d'affaires hors péages. Cette baisse des revenus des services télécoms à hauteur de 34,8 % s'explique principalement par la résiliation ou la renégociation de certains contrats suite au regroupement ou à la disparition d'opérateurs ; et
- les prestations d'ingénierie ont généré des revenus en baisse de 10,0 %, passant de 3,0 millions d'euros en 2002 à 2,7 millions d'euros en 2003.

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

5.5.2.2 Charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et aux provisions

Le tableau ci-dessous présente la ventilation des charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et aux provisions du Groupe.

	Exercice clos le 31 décembre				Variation (en %)
	2002		2003		
	(millions d'euros)	En % du CA	(millions d'euros)	En % du CA	
Achats et charges externes	126,4	12,9	127,3	12,5	0,7
Charges de personnel	129,3	13,2	125,2	12,3	(3,2)
Autres produits et charges (nets) d'exploitation	(18,1)	1,8	(9,9)	1,0	45,3
Impôts et taxes	113,2	11,6	117,4	11,5	3,7
Total charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et aux provisions	350,9	35,8	360,0	35,3	2,6

Achats et charges externes

Les achats et charges externes ont augmenté de 0,7 %, passant de 126,4 millions d'euros en 2002 à 127,3 millions d'euros en 2003. Cette faible variation est principalement attribuable à une augmentation de 12,9 % des dépenses d'énergie, fournitures et pièces détachées (qui passent de 15,6 millions d'euros en 2002 à 17,6 millions d'euros en 2003, en liaison notamment avec une augmentation des achats de sels et fondants du fait d'un hiver rigoureux) et une progression de 7 % des autres charges externes (en hausse de 42,0 millions d'euros en 2002 à 45,0 millions d'euros en 2003), compensées par une baisse de 17,2 % des dépenses d'entretien sur infrastructures (qui passent de 24,8 millions d'euros en 2002 à 20,6 millions d'euros en 2003), les autres charges (entretien courant et redevance domaniale) n'évoluant quasiment pas sur la période.

Charges de personnel

Les charges de personnel ont baissé de 3,2 %, passant de 129,3 millions d'euros en 2002 à 125,2 millions d'euros en 2003. Cette baisse résulte d'une diminution importante de la participation des salariés entre l'exercice 2002 et l'exercice 2003 : en effet la participation des salariés diminue de 10,2 millions d'euros en 2002 à 2,4 millions d'euros en 2003 soit une baisse de 7,8 millions d'euros. Le montant de la participation en 2002 était tout à fait exceptionnel et s'expliquait à raison de 4,6 millions d'euros par l'impact, sur le résultat fiscal de l'exercice 2002, des changements de méthode comptable opérés à l'ouverture de l'exercice et par conséquent sans effet sur le résultat comptable du Groupe, et à hauteur de 2,0 millions d'euros par une régularisation de la charge de participation enregistrée en 2001 au titre de cet exercice. Si on neutralise l'effet de la participation, les frais de personnel progressent de 3,1 % de 119,1 millions d'euros en 2002 à 122,8 millions d'euros en 2003.

Cette évolution traduit :

- une faible progression de la masse salariale qui, après prise en compte de l'effet favorable, à hauteur d'un million d'euros, d'une modification en 2003 du traitement comptable de la provision pour congés payés, passe de 81,7 millions d'euros en 2002 à 82,8 millions d'euros en 2003 ; et
- une augmentation des charges sociales de 6,5 % qui passent de 34,3 millions d'euros en 2002 à 36,6 millions d'euros en 2003. Cette augmentation est liée d'une part à la progression des engagements sociaux différés et d'autre part à l'impact des aides instituées dans le cadre de la mise en œuvre de la réduction du temps de travail (aides Aubry réformées par la loi Fillon applicable au 1^{er} juillet 2003) : versées sur une période de cinq ans, ces aides sont dégressives, ce qui a entraîné mécaniquement une hausse des charges sociales.

Autres produits et charges (nets) d'exploitation

La diminution de ce poste de 18,1 millions d'euros en 2002 à 9,9 millions d'euros en 2003, soit une diminution de 45,3 %, s'explique principalement par les variations suivantes au sein du poste « Autres » :

- par la diminution en 2003 des produits divers : en 2002, le Groupe avait bénéficié de produits non récurrents, à raison de 4,1 millions d'euros, liés à la défaillance d'opérateurs télécom (indemnités de résiliation de contrat et abandon d'option de réservation) ; et
- par l'augmentation des charges diverses en 2003, exercice comprenant des créances irrécouvrables à raison de 4,3 millions d'euros.

Impôts et taxes (autres que l'impôt sur les résultats)

Les impôts et taxes ont augmenté de 3,7 %, passant de 113,2 millions d'euros en 2002 à 117,4 millions d'euros en 2003, en ligne avec la progression de l'activité.

5.5.2.3 EBITDA

L'EBITDA du Groupe a progressé de 4,7 %, passant de 629,0 millions d'euros en 2002 à 658,4 millions d'euros en 2003. Cette évolution reflète principalement la contribution des deux sociétés à l'EBITDA du Groupe :

- d'une part, une augmentation de 3,6 % de la contribution de Sanef à l'EBITDA du Groupe, qui est passée de 493,8 millions d'euros en 2002 à 511,8 millions d'euros en 2003 ; et
- d'autre part, une augmentation de 8,5 % de la contribution de SAPN à l'EBITDA du Groupe, qui est passée de 135,1 millions d'euros en 2002 à 146,6 millions d'euros en 2003.

5.5.2.4 Dotations aux amortissements et aux provisions

Les dotations aux amortissements et aux provisions ont baissé de 2,6 %, passant de 250,5 millions d'euros en 2002 à 243,9 millions d'euros en 2003. Cette baisse reflète principalement des reprises de provisions sur créances devenues irrécouvrables pour 5 millions d'euros (en particulier une reprise de provisions, à hauteur de 3,8 millions d'euros, sur créances irrécouvrables liées aux services télécoms).

5.5.2.5 Résultat d'exploitation

Le résultat d'exploitation du Groupe est en hausse de 9,5 %, passant de 378,5 millions d'euros en 2002 à 414,5 millions d'euros en 2003. Cette hausse est principalement attribuable à l'augmentation du chiffre d'affaires, à une hausse limitée des charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et aux provisions, et à une diminution des dotations aux amortissements et aux provisions. Les charges d'exploitation n'ont ainsi augmenté que de 0,4 %, atteignant 59,3 % du chiffre d'affaires en 2003 contre 61,4 % du chiffre d'affaires en 2002. Le résultat d'exploitation représente lui 40,7 % du chiffre d'affaires en 2003 contre 38,6 % en 2002.

5.5.2.6 Résultat financier

Le résultat financier du Groupe a diminué de 5,0 %, passant de 313,2 millions d'euros en 2002 à 297,4 millions d'euros en 2003. Cette diminution du résultat financier reflète principalement :

- une augmentation de 125,5 % des autres produits et charges, qui passent de 4,7 millions d'euros en 2002 à 10,6 millions d'euros en 2003 en liaison, notamment, avec la reprise d'une provision devenue sans objet ;
- une diminution de 2,5 % des intérêts et indexation des emprunts, lesquels passent de 319,3 millions d'euros en 2002 à 311,3 millions d'euros en 2003 par suite d'une diminution du taux moyen des emprunts, les taux des emprunts nouvellement souscrits étant inférieurs au taux des emprunts remboursés ; et
- une augmentation de 47,5 % des intérêts intercalaires immobilisés, qui passent de 3,9 millions d'euros à 5,8 millions d'euros, du fait de l'augmentation des investissements de construction en cours.

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

5.5.2.7 Résultat exceptionnel

Le Groupe a dégagé un résultat exceptionnel négatif de 56,9 millions d'euros en 2003 contre 1,2 million d'euros en 2002.

Le résultat exceptionnel négatif enregistré en 2003 s'explique, à raison de 54,2 millions d'euros, par l'enregistrement en pertes exceptionnelles des frais préliminaires et travaux engagés antérieurement à la réforme du secteur autoroutier au titre de la section francilienne de l'autoroute A16, laquelle n'a en définitive pas fait l'objet d'une mise en concession.

5.5.2.8 Impôt sur les résultats

La charge d'impôt sur les résultats du Groupe s'est élevée à 18,3 millions d'euros en 2003 contre 50,2 millions d'euros en 2002, soit une diminution de 63,6 % tandis que le résultat avant impôt restait à peu près stable, à 60,2 millions d'euros en 2003 contre 61,3 millions d'euros en 2002.

L'évolution de la charge d'impôt entre 2002 et 2003 dans un environnement fiscal stable (le taux d'impôt théorique est resté fixé à 35,43 %) s'explique principalement par deux éléments :

- la constitution par le Groupe en 2002 d'une provision de 20,3 millions d'euros pour faire face à une éventuelle remise en cause d'amortissements réputés différés imputés par Sanef, tel que mentionné en Section 4.9 « Faits exceptionnels et litiges » ; et
- une majoration de la charge d'impôt de 2002 du Groupe de 4,5 millions d'euros du fait de paiements décalés liés à la décision tardive des actionnaires de procéder à une distribution de dividendes.

Du fait principalement des éléments comptables et fiscaux exceptionnels mentionnés ci-dessus, le taux effectif d'imposition est donc passé de 81 % en 2002 à 30,5 % en 2003.

5.5.2.9 Résultat net (part du Groupe)

Le résultat net (part du Groupe) est en hausse de 274,9 %, passant de 11,2 millions d'euros en 2002 à 41,9 millions d'euros en 2003. Ce résultat découle de la combinaison de trois éléments :

- la forte augmentation du résultat courant des entreprises intégrées, qui passe de 65,2 millions d'euros sur l'exercice 2002 à 117,1 millions d'euros sur l'exercice 2003 ;
- la diminution de la charge d'impôt sur les résultats, qui passe de 50,2 millions d'euros en 2002 à 18,3 millions d'euros en 2003 ; et
- l'augmentation des charges exceptionnelles, de 1,2 million d'euros en 2002 à 56,9 millions d'euros en 2003.

5.6 LIQUIDITES ET RESSOURCES EN CAPITAL

5.6.1 Trésorerie

Trésorerie (en millions d'euros)	Exercice clos le 31 décembre		
	2002	2003	2004
Marge brute d'autofinancement	295,3	345,9	347,9
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité . . .	(47,8)	(9,2)	203,1 ⁽¹⁾
Flux net de trésorerie généré par l'activité	247,5	336,6	551,0
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement . . .	(188,6)	(232,2)	(193,1)
Flux net de trésorerie lié aux opérations de financement	(45,5)	13,4	(167,7)
Variation de trésorerie	13,4	117,8	190,2

⁽¹⁾ Cette variation n'inclut pas le versement par Sanef et SAPN, le 21 janvier 2005, du solde de TVA qu'elles retenaient au titre du « Crédit de départ » de TVA (voir Section 5.3.2 « Crédit de départ de TVA »).

Le Groupe a mis en place fin 2004 une centrale de trésorerie qui a pour objet d'optimiser les flux intragroupe et de consolider les positions créditrices et débitrices vis-à-vis des principales banques.

Exercice 2003/2004

La trésorerie générée par l'activité s'est élevée à 551,0 millions d'euros au cours de l'exercice 2004 contre 336,6 millions d'euros au cours de l'exercice 2003, soit une augmentation de 63,7 %. La marge brute d'autofinancement étant restée quasiment stable entre 2003 (345,9 millions d'euros) et 2004 (347,9 millions d'euros), l'accroissement de la trésorerie générée par l'activité entre 2003 et 2004 provient principalement de deux éléments :

- d'une part, le Groupe a accru sa rétention à titre exceptionnel de la TVA collectée par imputation du crédit de TVA : il a ainsi retenu 136,4 millions d'euros de TVA collectée en 2004 contre 76,9 millions d'euros en 2003; et
- d'autre part, sur l'exercice 2003, les modalités de paiement de l'impôt sur les sociétés avaient engendré un besoin en fonds de roulement de 73,8 millions d'euros alors que sur l'exercice 2004, elles ont engendré une ressource en fonds de roulement de 48 millions d'euro soit un écart de 121,8 millions d'euros.

La trésorerie absorbée par les opérations d'investissement a diminué de 39,1 millions d'euros passant de 232,2 millions d'euros en 2003 à 193,1 millions d'euros en 2004. Cette diminution est liée à des besoins en investissements moindres en 2004 en raison de l'état d'avancement des travaux de construction de l'autoroute A29 dont la dernière section a été mise en service le 14 janvier 2005.

La trésorerie générée par les opérations de financement a diminué de 181,1 millions d'euros passant d'une ressource de 13,4 millions d'euros en 2003 à un montant négatif de 167,7 millions d'euros en 2004. Cette variation s'explique, d'une part, par le fait qu'en 2004, contrairement à 2003 où l'émission d'emprunts du Groupe (250 millions d'euros) fut pratiquement égale à son remboursement d'emprunts (243,2 millions d'euros), des emprunts ont été remboursés pour un montant total de 152,1 millions d'euros d'emprunts sans qu'aucun emprunt significatif ne soit souscrit et, d'autre part, par le versement d'un dividende de 16,7 millions d'euros en 2004, aucun dividende n'ayant été versé en 2003.

Au total, la trésorerie du Groupe s'est améliorée de 190,2 millions d'euros en 2004 pour atteindre 335,4 millions d'euros à la clôture de l'exercice 2004 contre 145,1 millions d'euros à la clôture de l'exercice 2003. Il convient toutefois de préciser que Sanef et SAPN ont procédé le 21 janvier 2005 au versement à l'administration fiscale du solde de TVA qu'elles renaient (soit un montant total de 213,3 millions d'euros au titre du « crédit de départ de TVA » (*Voir Section 5.3.2 « Crédit de départ de TVA »*)). Ce versement vient corriger l'évolution exceptionnelle du besoin en fonds de roulement lié à l'activité constatée au cours de la période 2003 – 2004.

Exercice 2002/2003

La trésorerie générée par l'activité s'est élevée à 336,6 millions d'euros au cours de l'exercice 2003 contre 247,5 millions d'euros au cours de l'exercice 2002, soit une augmentation de 51 %. L'évolution de la trésorerie générée par l'activité entre 2002 et 2003 provient essentiellement de :

- l'augmentation de la marge brute d'autofinancement de 295,3 millions d'euros en 2002 à 345,9 millions d'euros en 2003, attribuable principalement à l'enregistrement en 2003 d'une moins value de 54,2 millions d'euros au titre de la section francilienne de l'A16, comme il est indiqué à la Section 5.5.2.7 « Résultat Exceptionnel ; » et
- la réduction du besoin en fonds de roulement lié à l'activité à hauteur de 38,6 millions d'euros. A hauteur de 76,9 millions d'euros, cette réduction résulte de la rétention, à titre exceptionnel, de la TVA payée en liaison avec le crédit de départ de TVA mentionné à la Section 5.3.2 « Crédit de départ de TVA » auquel le Groupe estimait avoir droit.

La trésorerie absorbée par les opérations d'investissement a augmenté de 43,6 millions d'euros, passant de 188,6 millions d'euros au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2002 à 232,2 millions d'euros au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2003, pour l'essentiel du fait des travaux de construction de l'autoroute A29.

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

La trésorerie générée par les opérations de financement a augmenté de 58,9 millions d'euros, passant d'un montant négatif de 45,5 millions d'euros au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2002 à une ressource de 13,4 millions d'euros au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2003. Au cours de l'exercice 2003, le Groupe a souscrit 250 millions d'euros d'emprunts pour financer ses investissements et a remboursé 243,2 millions d'euros d'emprunts, soit une variation nette de 6,8 millions d'euros, contre une variation nette de 7,9 millions d'euros en 2002, les emprunts souscrits s'étant élevés à 306 millions d'euros pour des remboursements de 298,1 millions d'euros. En outre, alors que le Groupe avait versé à ses actionnaires un dividende de 58,8 millions d'euros en 2002, aucun dividende n'a été versé en 2003.

Au total, la trésorerie du Groupe s'est améliorée de 117,8 millions d'euros pour atteindre 145,1 millions d'euros à la clôture de l'exercice 2003 contre 27,3 millions d'euros à la clôture de l'exercice 2002.

5.6.2 Financement

Au 31 décembre 2004, l'endettement brut du Groupe s'élevait à 4.746,7 millions d'euros contre 4.905,4 millions d'euros au 31 décembre 2003.

Cet endettement correspond pour la quasi-totalité à des emprunts souscrits auprès de la Caisse Nationale des Autoroutes (« CNA »), établissement public à caractère administratif ayant pour mission de procurer aux sociétés concessionnaires d'autoroutes les ressources nécessaires au financement de leurs travaux de construction ou d'aménagement et de répartir ces ressources entre les sociétés concessionnaires d'autoroutes, conformément aux dispositions d'une convention de financement conclue le 2 septembre 1996 entre la CNA, d'une part, et chacune des sociétés concernées, d'autre part.

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 et des emprunts obligataires sur les marchés français et internationaux essentiellement dans la zone euro. Ces deux types d'emprunts donnent lieu au paiement des intérêts ou coupons par échéances annuelles, le capital étant généralement remboursable à maturité. 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.

Aux termes de cette convention cadre, la CNA peut exiger le remboursement anticipé des avances consenties à la Société ou à SAPN dans les cas suivants :

- inexactitudes graves dans les justifications fournies et les déclarations faites par la Société ou SAPN 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 de SAPN, ou cessation totale ou partielle de leur activité ; et
- diminution notable de l'actif social de la Société ou de SAPN 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 de SAPN 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 2004, le montant total du principal restant dû au titre de l'ensemble des emprunts consentis par la CNA au Groupe s'élevait à 4.558,3 millions d'euros, dont 93,3 % à taux fixe, ainsi qu'indiqué ci-dessous :

(en milliers d'euros)	2004
Emprunts à taux fixe ⁽¹⁾	4.252.940
Emprunts à taux variable	290.313
Emprunts à taux révisable indexé sur l'inflation	15.000
Total	4.558.253

⁽¹⁾ 175.000 milliers d'euros faisant l'objet d'un swap taux fixe contre taux variable

Les taux d'emprunts CNA à taux variables sont fixés par référence à un taux de marché ou font l'objet d'une indexation sur l'inflation.

Le taux nominal moyen pondéré pour les emprunts souscrits en 2003 était de 4,09 %.

Le taux nominal moyen pondéré sur les emprunts CNA du Groupe était de 6,46 % pour l'exercice 2004 et de 6,54 % pour l'exercice 2003.

Le tableau ci-dessous présente les emprunts du Groupe selon leur maturité au 31 décembre 2004 :

Maturité	Total restant à rembourser
A moins de 1 an	199,7
De 1 à 5 ans	1.318,4
A plus de 5 ans	3.040,1

Le tableau ci-dessous présente le taux nominal moyen pondéré⁽⁷⁾ pour les emprunts à taux fixe du Groupe pour la période 2002-2017 :

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
6,70 %	6,54 %	6,46 %	6,47 %	6,38 %	6,28 %	6,13 %	6,08 %	5,93 %	5,85 %	5,77 %	5,82 %	5,80 %	5,51 %	4,95 %	4,50 %

Le Groupe s'est également financé par le biais d'avances reçues des collectivités territoriales et de l'Etat. Au 31 décembre 2004, le montant total du principal restant dû au titre de ces avances s'élevait à 17,3 millions d'euros.

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 2005-2009, le Groupe pourra cependant continuer à bénéficier des conditions de financement de la CNA, jusqu'à la fin 2007 pour les ICAS et jusqu'à la fin 2009 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, à priori, contraint sur la période de recourir à des financements externes à la CNA, le Groupe n'exclut cependant pas de le faire s'il identifiait des conditions de financements attrayantes.

A compter du 1^{er} janvier 2010, le Groupe cessera de recourir à la CNA.

Par ailleurs, dans le cadre d'une gestion active de sa dette, le Groupe a recouru sur l'exercice 2004 à des instruments dérivés comme il est indiqué en section 5.6.3.2 « Engagements hors bilan ».

5.6.3 Autres éléments

5.6.3.1 Risques de change

En 2003 et 2004, le Groupe a réalisé la quasi-totalité de son chiffre d'affaires en euro et ne supporte donc pas, à ce titre, de risques de change significatifs.

5.6.3.2 Engagements hors bilan

Les tableaux ci-dessous présentent les engagements hors-bilan significatifs selon les règles comptables actuellement en vigueur. Ces engagements comprennent les engagements du Groupe donnés ou à recevoir, y

⁽⁷⁾ Calculé en fonction des encours de dettes constatés ou prévus au 31 décembre de chaque année.

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

compris les obligations contractuelles en cours souscrites dans le cadre de son activité ainsi que les garanties données en relation avec la construction de sections d'autoroutes, aux termes des contrats actuels.

Engagements donnés

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 d'un même montant, aux dépenses nécessaires à la bonne insertion de l'autoroute dans le paysage environnant.

Par ailleurs, le 9 décembre 2004, Sanef a conclu un accord en vue de l'acquisition de 11,67 % du capital d'Alis auprès du groupe Bouygues pour un montant de 1,7 million d'euros. Cette acquisition permettra au Groupe de porter sa participation totale au capital de la société Alis à 19,63 %.

Par un accord d'options croisées, Sanef s'est également engagée, au moment de l'acquisition de Masternaut, à acquérir le solde des actions détenues par les actionnaires minoritaires (soit 1.464 sur les 9.652 actions existantes), pour un prix dépendant des performances de la société. Le montant à verser (au plus tôt le 31 décembre 2006) sera ainsi compris entre 985 milliers d'euros et 1.941 milliers d'euros.

Enfin, Sanef a donné à un organisme bancaire 2 cautions d'un montant global de 7.355 milliers d'euros en vue de l'exécution d'un contrat d'équipement en Croatie.

Engagements donnés

(en milliers d'euros)	2004	Exercice clos 31 décembre	
		2003	2002
Engagement 1 % paysage	2.756	2.939	7.418
Engagement de rachat de titres	3.641		
Cautions données	7.355		
Total	13.752		

Engagements reçus

(en millions d'euros)	Exercice clos 31 décembre	
	2003	2004
Cautions bancaires sur marchés	77,8	68,0

Engagements réciproques

(en millions d'euros)	Exercice clos 31 décembre	
	2003	2004
Marchés travaux (signés et non payés)	197,6	68,5

Instruments dérivés

Le Groupe peut utiliser des instruments dérivés pour se prémunir des risques de taux. Au 31 décembre 2004, quatre contrats de swap avaient été conclus par le Groupe. Ces contrats ont pour objectif de sensibiliser une partie de l'endettement aux variations de taux d'intérêt tout en profitant d'un différentiel entre les taux courts et les taux longs. L'encours de dette concernée atteignait 175 millions d'euros au 31 décembre 2004.

Une opération d'échange a été effectuée par la CNA pour le compte du Groupe. Cette opération d'échange a eu pour effet de convertir en euros un emprunt en livres sterling (le montant du principal restant dû, soit 12,1 millions d'euros, était identique au 31 décembre 2004, 2003 et 2002) et de réduire le taux fixe de cet emprunt.

Projets d'investissement

Les engagements du Groupe en matière d'investissement pour les années à venir sont prévus dans le cahier des charges des conventions de concession et précisés dans les contrats d'entreprise de chacune des sociétés concessionnaires du Groupe. Les programmations financières indicatives du Groupe au titre des contrats d'entreprise sur la période 2005-2008 s'élèvent à 694,4 millions d'euros (hors certains investissements complémentaires de SAPN soumis à des conditions particulières représentant un montant total maximum estimé de 77,5 millions d'euros) et sont détaillés dans la Section 4.5.4.2 « Les investissements au titre des conventions de concession et des contrats d'entreprise ».

Au-delà de 2008, le Groupe prévoit des investissements de construction de l'ordre de 896 millions d'euros (non compris l'achèvement des élargissements de l'autoroute A13 dont les modalités de réalisation et les compléments de financement devront faire l'objet d'un accord entre le concédant et la société concessionnaire) ainsi qu'il est indiqué en Section 4.5.4.2 « Les investissements au titre des conventions de concession et des contrats d'entreprise ».

5.7 MISE EN ŒUVRE DES NORMES IFRS AU SEIN DU GROUPE

Les actions de Sanef étant appelées à être cotées en bourse en 2005, le Groupe devra appliquer les normes IFRS dans les comptes consolidés clos au 31 décembre 2005. Les comptes 2005 doivent comprendre à titre de comparaison les comptes consolidés de l'exercice 2004, y compris le bilan consolidé à l'ouverture de cet exercice, retraités suivant ces normes.

Avec l'appui d'un cabinet d'audit, le Groupe a identifié les méthodes comptables devant être modifiées du fait de ces normes et a estimé l'incidence de ces changements. Le travail accompli a été fondé sur les normes en vigueur en décembre 2004, étant rappelé que le Groupe pourrait avoir à tenir compte de normes et d'interprétations nouvelles susceptibles d'être publiées avant l'arrêté de ses comptes consolidés semestriels ou annuels 2005 (*voir Section 5.8.2.7 « Passage aux normes IFRS »*).

5.8 PRESENTATION DES COMPTES**5.8.1 Comptes consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2002, 2003 et 2004.***5.8.1.1 Comptes de résultats consolidés*

(en milliers d'euros)	Notes	2004	2003	2002
Chiffre d'affaires	5.8.2.4.1	1.055.883	1.018.429	979.875
Charges d'exploitation		(635.048)	(603.977)	(601.402)
Achats et charges externes	5.8.2.4.2	(132.362)	(127.307)	(126.448)
Charges de personnel	5.8.2.4.3	(138.542)	(125.235)	(129.272)
Autres produits et charges (nets) d'exploitation	5.8.2.4.4	11.670	9.858	18.059
Impôts et taxes	5.8.2.4.5	(122.100)	(117.356)	(113.244)
Dotations aux amortissements et aux provisions	5.8.2.4.6	(253.714)	(243.937)	(250.497)
Résultat d'exploitation		420.835	414.452	378.473
Résultat financier	5.8.2.4.7	(279.525)	(297.402)	(313.226)
Résultat courant des entreprises intégrées		141.310	117.050	65.247
Résultat exceptionnel	5.8.2.4.8	3.958	(56.899)	(1.230)
Impôt sur les résultats	5.8.2.4.9	(47.857)	(18.291)	(50.189)
Dotations aux amortissement des écarts d'acquisition		(121)	–	(2.700)
Résultat net de l'ensemble consolidé		97.290	41.860	11.128
Intérêts minoritaires		21	–	(39)
Résultat net (part du groupe)		97.269	41.860	11.167
Résultat par action (en euros)		31	13,21	3,51
Nombre moyen d'actions		3.169.733	3.169.733	3.169.733
Résultat dilué par action (en euros)		31	13,21	3,51
Nombre moyen d'actions diluées		3.169.733	3.169.733	3.169.733

5.8.1.2 Bilans consolidés

ACTIF (en milliers d'euros)	Notes	2004	2003	2002
Ecart d'acquisition		4.717	–	–
Immobilisations incorporelles	5.8.2.4.11	6.052	5.375	7.251
Immobilisations corporelles				
– Domaine concédé	5.8.2.4.12	8.117.382	7.991.587	7.847.393
– Amortissements	5.8.2.4.12	(2.801.181)	(2.617.202)	(2.397.064)
Immobilisations financières	5.8.2.4.13	33.117	33.834	34.323
Total actif immobilisé		5.360.087	5.413.594	5.491.903
Stocks et en-cours	5.8.2.4.14	7.361	6.018	6.223
Clients et comptes rattachés	5.8.2.4.15	73.382	70.562	72.720
Autres créances et comptes de régularisation . .	5.8.2.4.16	55.114	71.849	67.758
Valeurs mobilières de placement et disponibilités	5.8.2.4.17	335.709	145.137	27.340
Total actif circulant		471.566	293.566	174.041
TOTAL DE L'ACTIF		5.831.653	5.707.160	5.665.944

PASSIF (en milliers d'euros)	Notes	2004	2003	2002
Capital		48.322	48.322	48.322
Réserves consolidées et résultat		415.285	337.396	295.578
Capitaux propres (part du groupe)	5.8.2.4.18	463.607	385.718	343.900
Intérêts minoritaires		139	–	(41)
Provisions pour risques et charges	5.8.2.4.19	41.975	35.967	39.005
Emprunts et dettes financières	5.8.2.4.20	4.746.698	4.905.401	4.891.926
Fournisseurs et comptes rattachés	5.8.2.4.21	22.076	20.435	16.990
Autres dettes et comptes de régularisation	5.8.2.4.22	557.158	359.639	374.164
Total dettes		5.325.932	5.285.475	5.283.080
TOTAL DU PASSIF		5.831.653	5.707.160	5.665.944

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

5.8.1.3 Tableau des flux de trésorerie consolidés

(en milliers d'euros)	Notes	2004	2003	2002
Résultat net des sociétés intégrées		97.290	41.860	11.128
Elimination des charges et produits sans incidence sur la trésorerie ou non liés à l'activité				
Amortissements et provisions (à l'exclusion des provisions sur actifs circulant)	5.8.2.5.1	258.782	248.982	271.585
Plus value / moins value de cession		220	55.457	(100)
Variation des impôts différés		(8.411)	(435)	12.692
Marge brute d'autofinancement		347.881	345.864	295.305
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité				
Créances et comptes de régularisation		14.149	17.384	1.822
Stock et en-cours		(1.135)	205	774
Dettes d'exploitation et autres dettes	5.8.2.5.2	190.080	(26.812)	(50.400)
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité		203.094	(9.223)	(47.804)
Flux net de trésorerie généré par l'activité		550.975	336.641	247.501
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	5.8.2.5.3	(190.900)	(234.316)	(163.611)
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		683	1.372	44
Variation nette des autres immobilisations financières		(287)	713	(25.044)
Incidence de l'acquisition de MASTERNAUT	5.8.2.5.5	(2.570)		
Flux net de trésorerie liés aux opérations d'investissement		(193.074)	(232.231)	(188.611)
Subventions d'investissement reçues		1.152	6.840	8.882
Dividendes versés		(16.737)		(58.756)
Emission d'emprunts		42	250.000	306.000
Remboursement d'emprunts	5.8.2.5.4	(152.144)	(243.157)	(298.075)
Autres variations		0	(297)	(3.518)
Flux net de trésorerie liés aux opérations de financement		(167.687)	13.386	(45.467)
Variation de trésorerie		190.214	117.796	13.423
Trésorerie d'ouverture		145.137	27.342	13.919
Trésorerie de clôture		335.351	145.137	27.342

5.8.1.4 Variation des capitaux propres consolidés et des intérêts minoritaires

(en milliers d'euros)	Nombre d'actions	Capital	Réserves consolidées (y compris résultat)	Capitaux propres	Intérêts minoritaires	Total
Au 31 décembre 2001	3.169.733	48.322	194.258	242.580	(3.104)	239.476
Distribution de dividendes et précomptes			(58.756)	(58.756)		(58.756)
Impact changement méthode grosses réparations et renouvellement			109.457	109.457	270	109.727
Impact changement méthode active par composants			39.449	39.449	132	39.581
Variation de périmètre et divers			2	2	2.700	2.702
Résultat 2002			11.168	11.168	(39)	11.129
Au 31 décembre 2002	3.169.733	48.322	295.578	343.900	(41)	343.859
Prise en charge intérêt minoritaire par le groupe			(41)	(41)	41	0
Résultat 2003			41.860	41.860	0	41.860
Au 31 décembre 2003	3.169.733	48.322	337.396	385.718	0	385.718
Distribution de dividendes			(16.737)	(16.737)		(16.737)
Corrections sur engagements mutuelle			(2.643)	(2.643)		(2.643)
Résultat 2004			97.269	97.269	21	97.290
Acquisition de Masternaut			–	–	118	118
Au 31 décembre 2004	3.169.733	48.322	415.285	463.607	139	463.746

5.8.2 Annexe aux comptes consolidés

Le texte qui suit constitue l'annexe des comptes consolidés 2004 du Groupe.

5.8.2.1 Présentation du Groupe et faits marquants

Le Groupe est titulaire de deux concessions autoroutières lui ayant été attribuées par l'Etat et dont sont issues ses recettes de péage. Au 31 décembre 2004, le réseau d'autoroutes concédées au Groupe compte 1.772 kilomètres d'autoroutes dans le nord, l'est et l'ouest de la France. Les cahiers des charges des conventions de concession du Groupe fixent les droits et obligations de Sanef et SAPN en matière de construction, d'entretien et d'exploitation de leurs réseaux autoroutiers respectifs. Deux contrats pluriannuels conclus par le Groupe avec l'Etat, dits « contrats d'entreprise », précisent les modalités d'évolution des tarifs de péage et les engagements de Sanef et SAPN en matière, notamment, d'investissements, de politique commerciale et de services au client, de politique et d'objectifs financiers, de politique sociale et de développement durable pour la période 2004-2008.

Les sociétés Sanef et SAPN viennent de signer deux nouveaux cahiers des charges 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'Etat et le report de l'échéance de la concession jusqu'en 2028.

5.8.2.2 Principes comptables

Les comptes consolidés du Groupe sont établis en conformité avec la réglementation comptable en vigueur en France et en particulier avec les règlements adoptés par le Comité de la Réglementation Comptable.

5.8.2.2.1 Méthodes de consolidation

Les sociétés dans lesquelles Sanef exerce un contrôle exclusif sont intégrées globalement. Les créances et les dettes intra-groupe, ainsi que les charges et les produits intra-groupe, sont éliminés. Les écarts d'acquisition à l'actif correspondent uniquement à l'écart d'acquisition payé en 2004 au titre de la société Masternaut. Il est amorti à compter de la date d'acquisition de cette société, le 1^{er} juillet 2004, sur une durée de vingt années.

5.8.2.2.2 Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles comprennent essentiellement des logiciels amortissables sur une durée de 3 à 5 ans.

5.8.2.2.3 Immobilisations corporelles du domaine concédé

Les immobilisations inscrites au bilan du Groupe correspondent pour leur quasi totalité aux immobilisations du domaine concédé ; pour l'essentiel, elles reviendront gratuitement à l'Etat à l'expiration de la concession. Les règles régissant leur traitement comptable ainsi que leur amortissement sont les suivantes :

– Les immobilisations du domaine concédé

La concession s'étend aux autoroutes ou sections d'autoroutes décrites à la Section 4.5.1 « Le réseau autoroutier du Groupe », de même 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 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.

Les immobilisations du domaine concédé correspondent soit à des immobilisations « non renouvelables » pendant la durée de la concession (notamment infrastructures et ouvrages d'art) soit à des immobilisations « renouvelables » qui ont une durée de vie inférieure à celle de la concession (matériels de péage, de signalisation, de télétransmission, de vidéo surveillance, informatique, de transport et outillages).

Les investissements correspondant aux immobilisation « non renouvelables » sont répartis entre les immobilisations correspondant à la construction initiale et les immobilisations complémentaires sur autoroutes en service.

Les immobilisations du domaine concédé sont inscrites au bilan à leur coût de revient historique, incluant des intérêts intercalaires et certaines charges directes affectées.

– Les amortissements des immobilisations du domaine concédé

Les immobilisations « non renouvelables » font l'objet d'un amortissement dit « de caducité » calculé selon le mode linéaire sur la durée comprise entre la date de leur mise en service et la date de fin de concession. Cet amortissement, qui est classé en charges d'exploitation, n'a pas pour objet de constater une dépréciation technique des constructions mais de ramener leur valeur nette comptable à une valeur nulle à l'expiration de la concession.

Les immobilisations d'exploitation « renouvelables » sont celles qui ont une durée de vie inférieure à celle de la concession ; elles font l'objet d'un amortissement pour dépréciation calculé presque exclusivement selon le mode linéaire, sur leur durée d'utilisation estimée entre trois et dix ans.

Un amortissement de caducité est également calculé sur les immobilisations d'exploitation « renouvelables » ; il a pour objet d'étaler sur la durée de la concession la moins – value qui résulterait de la remise gratuite des immobilisations d'exploitation « renouvelables » au concédant en fin de concession si seul un amortissement pour dépréciation était pratiqué.

Pour les immobilisations d'exploitation « renouvelables », la dotation aux amortissements de caducité est calculée sur la base nette comptable correspondant au coût d'acquisition des biens diminué du cumul de l'amortissement pour dépréciation à la clôture de l'exercice et du cumul de l'amortissement de caducité à l'ouverture de l'exercice.

Par dérogation à l'avis du CNC relatif au plan comptable des sociétés d'autoroute du 11 octobre 1988 et dans un souci de meilleure compréhension par la communauté financière, les amortissements de caducité et les amortissements pour dépréciation sont présentés ensemble dans le compte de résultat et au bilan. Dans le compte de résultat, ils constituent une charge d'exploitation, et au bilan ils sont présentés en déduction des immobilisations auxquelles ils se rapportent.

5.8.2.2.4 *La méthode des actifs par composants*

Depuis l'exercice 2002, le Groupe applique les dispositions du règlement 2002-10 complété par le règlement 2003-07 du Comité de la Réglementation Comptable (CRC) : à ce titre il enregistre en immobilisations et amortit linéairement sur une durée moyenne de dix ans les renouvellements des couches de roulement des chaussées.

Lors de la première application de cette méthode en 2002, le Groupe a procédé à un retraitement rétrospectif de ce type de dépenses, ce qui a entraîné sur le bilan d'ouverture au 1^{er} janvier 2002 une augmentation de la valeur nette des actifs immobilisés de 61,3 millions d'euros et une augmentation des capitaux propres de 39,6 millions d'euros après prise en compte de l'effet d'impôt.

5.8.2.2.5 *Subventions d'investissement*

Les subventions d'investissement, reçues pour assurer le financement d'immobilisations de construction, sont inscrites en déduction des actifs concernés.

5.8.2.2.6 *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 la base de la situation nette comptable, est inférieure au coût de revient.

5.8.2.2.7 *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 devient inférieure au coût de revient.

5.8.2.2.8 *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.

5.8.2.2.9 *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.

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

5.8.2.2.10 Coûts d'émission d'emprunts et primes d'émission ou de remboursement

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, ceux-ci étant remboursés in fine.

5.8.2.2.11 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.

5.8.2.2.12 Engagements sociaux différés

Indemnités de fin de carrière, médailles du travail

Les indemnités de fin de carrière et les médailles du travail sont calculées selon la méthode actuarielle des unités de crédit projetées mettant en œuvre une estimation des salaires en fin de carrière. La totalité des engagements de la société à l'égard du personnel est provisionnée au bilan.

Régime de prévoyance des retraités

Le personnel retraité de la SAPN bénéficie d'une prise en charge partielle du régime d'assurance complémentaire par la société. Par suite d'une erreur cet engagement n'avait pas été pris en compte lors de la première comptabilisation des engagements sociaux différés au cours de l'exercice 2001. Cette erreur a été corrigée par l'imputation sur les capitaux propres au 1^{er} janvier 2004 de l'engagement net d'impôt à cette date. La variation de l'engagement au cours de l'exercice 2004 est imputé en charges de l'exercice.

La variation de ces engagements sociaux différés figure en compte de résultat au poste « Charges sociales et engagements sociaux différés » et au bilan en « Provisions pour risques et charges ».

5.8.2.2.13 Impôts différés

Les impôts différés sont comptabilisés au titre des différences temporaires existant entre la valeur au bilan des actifs et des passifs et leur valeur fiscale. Ils sont évalués sur la base des taux d'impôt qui seront en vigueur au moment du dénouement des différences temporaires (dans la mesure où ces taux sont connus à la clôture de l'exercice).

Les impôts différés actifs ne sont comptabilisés qu'en fonction de leur probabilité de récupération future.

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.

5.8.2.2.14 Risques financiers

Le groupe Sanef 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 et il est assuré essentiellement à taux fixe : il n'encourt pas de risque significatif de hausse des taux d'intérêt. Toutefois, la société a variabilisé une partie de sa position en taux fixe grâce à des swaps de taux d'intérêt. Les instruments dérivés sont comptabilisés en tant qu'instruments de couverture, les flux d'intérêts produits par ces instruments étant enregistrés simultanément aux flux d'intérêts produits par ces emprunts.

5.8.2.2.15 Classement des créances et dettes

Les créances et dettes sont classées selon leur nature à l'actif et au passif du bilan sans considération de leur date d'échéance. Sauf indication contraire, les créances et les dettes ont une échéance inférieure à 1 an.

5.8.2.3 Périmètre de consolidation

Le groupe Sanef comprend la société-mère Sanef et ses filiales SAPN (Société des Autoroutes Paris Normandie) détenue à 99,92 %, Nacional P détenue à 100 % et MASTERNAUT détenue globalement à 84,83 %.

Ces sociétés arrêtent leur exercice social au 31 décembre.

Société	Code APE	N° SIREN	Adresse
Sanef	632A	632.050.019	100, avenue de Suffren 75015 Paris
SAPN	632A	632.054.029	100, avenue de Suffren 75015 Paris
Nacional P	701F	417.555.430	Zone Grandin Noury, 20 Route de Rouen 76500 Elbeuf sur Seine
Masternaut	722Z	404.875.494	Zone Grandin Noury, 20 Route de Rouen 76500 Elbeuf sur Seine

Les sociétés Nacional P et Masternaut ayant été acquises fin juin, le compte de résultat consolidé inclut les produits et les charges de ces sociétés du deuxième semestre 2004. La contribution au chiffre d'affaires consolidé et au résultat net consolidé de ces deux sociétés est la suivante :

(en milliers d'euros)	Chiffre d'affaires	Résultat net
Contribution de l'ensemble Nacional P / Masternaut au compte de résultat du 2 ^{ème} semestre 2004	3.997	122

Les autres filiales et participations, dont l'importance n'est pas significative n'ont pas été intégrées dans le périmètre de consolidation (cf note 5.8.2.4.13). L'appréciation du caractère significatif est basée sur le dépassement des deux seuils suivants :

- chiffre d'affaires : 2 millions d'euros
- total de bilan : 2 millions d'euros

5.8.2.4 Explications sur les postes des états de synthèse

Compte de résultat

5.8.2.4.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires se répartit de la manière suivante :

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Péages	1.003.978	974.834	930.402
Chiffre d'affaires hors péage	51.905	43.595	49.473
Chiffre d'affaires	1.055.883	1.018.429	979.875

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

Détail du chiffre d'affaires hors péage :

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Ventes d'abonnements	11.775	10.455	9.180
Redevances des installations commerciales (a)	17.935	17.346	17.917
Ventes de carburants et services divers	1.328	1.237	1.311
Services télécoms (b)	10.700	11.838	18.065
Prestations d'ingénierie, ventes de systèmes (c)	10.167	2.719	3.000
Chiffre d'affaires hors péage	51.905	43.595	49.473

a) Redevances des installations commerciales

Il s'agit des redevances reçues des tiers exploitant les installations commerciales situées sur les aires de service.

b) Services télécoms

Ils correspondent aux locations de fibres optiques ou de pylônes à des opérateurs de télécommunication. La diminution observée entre 2002 et 2003 correspond à des fins de contrats suite à des regroupements ou des disparitions d'opérateurs.

c) Prestations d'ingénierie et ventes de systèmes

En 2004, ce poste inclut à hauteur de 4.264 milliers d'euros des refacturations de prestations sur le TGV Est, la contrepartie figurant en « *Autres charges et prestations externes* ». Précédemment, ces prestations, réalisés pour le compte de RFF, étaient enregistrées au bilan, sans incidence sur le compte de résultat, qui n'enregistrait que la marge.

Les ventes de systèmes télématiques figurent également dans ce poste et incluent le chiffre d'affaires de Masternaut à hauteur de 3.997 milliers d'euros (cf. périmètre de consolidation).

5.8.2.4.2 Achats et charges externes

Les achats et charges externes se décomposent comme suit :

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Energie, fournitures et pièces détachées	(18.667)	(17.640)	(15.618)
Entretien sur infrastructures	(17.041)	(20.567)	(24.840)
Entretien courant	(17.182)	(13.833)	(14.352)
Redevance domaniale	(30.846)	(30.289)	(29.605)
Autres charges et prestations externes	(48.626)	(44.978)	(42.033)
Achats et charges externes	(132.362)	(127.307)	(126.448)

La hausse du poste « *Entretien courant* » est essentiellement due aux travaux réalisés sur le TGV Est (cf. note 5.8.2.4.1c))

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.

5.8.2.4.3 Charges de personnel

a) Analyse des charges de personnel

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Salaires et traitements	(88.283)	(82.835)	(81.664)
Charges sociales et engagements sociaux différés	(40.758)	(36.551)	(34.336)
Intéressement et abondement plan d'épargne	(4.281)	(3.465)	(3.106)
Participation	(5.220)	(2.384)	(10.166)
Charges de personnel	(138.542)	(125.235)	(129.272)

Le montant de la participation en 2002, exceptionnellement élevé, est dû principalement à l'impact des changements de méthode ayant affecté les capitaux propres au 1^{er} janvier 2002.

b) Effectifs moyens pondérés

Les informations détaillées ci-dessous concernent les effectifs moyens pondérés des sociétés du groupe (indice bilan social : 114.2).

(en personnes employées)	2004	2003	2002
Cadres	310	272	248
Agents de maîtrise	762	759	749
Employés	2.056	2.106	2.139
Effectifs	3.128	3.137	3.136

5.8.2.4.4 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.

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Transfert de charges et production immobilisée	4.715	4.080	4.624
Remboursement de sinistres	4.892	5.104	5.131
Autres	2.063	674	8.304
Autres produits et charges (nets) d'exploitation	11.670	9.858	18.059

En 2002, le poste « Autres » comprenait des indemnités perçues au titre de la résiliation de contrats d'opérateurs télécom à hauteur de 4.082 milliers d'euros.

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

5.8.2.4.5 Impôts et taxes

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Taxe d'aménagement du territoire	(88.792)	(86.646)	(84.768)
Taxe professionnelle	(27.196)	(25.889)	(23.924)
Impôts, taxes et versements assimilés sur rémunération	(2.948)	(2.343)	(2.407)
Autres impôts et taxes	(3.164)	(2.478)	(2.145)
Impôts et taxes	(122.100)	(117.356)	(113.244)

La taxe d'aménagement du territoire s'élève à 6,86 euros par millier de kilomètres parcourus.

5.8.2.4.6 Dotations aux amortissements et aux provisions

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Amortissement pour dépréciation des chaussées	(19.948)	(20.563)	(16.619)
Amortissement pour dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles (autres que chaussées)	(31.908)	(28.453)	(30.586)
Amortissement de caducité des immobilisations	(201.231)	(200.228)	(197.808)
<i>dont : Amortissement de caducité des immobilisations non renouvelables</i>	<i>(205.345)</i>	<i>(203.403)</i>	<i>(200.649)</i>
<i>à déduire : reprises de subvention</i>	<i>4.990</i>	<i>4.943</i>	<i>4.680</i>
<i>Amortissement de caducité des immobilisations renouvelables</i>	<i>(876)</i>	<i>(1.768)</i>	<i>(1.839)</i>
Autres dotations nettes aux provisions	(627)	5.307	(5.484)
<i>dont : Dotations aux provision d'exploitation</i>	<i>(2.235)</i>	<i>(2.665)</i>	<i>(7.786)</i>
<i>Reprises de provisions d'exploitation</i>	<i>1.608</i>	<i>7.972</i>	<i>2.302</i>
Dotations aux amortissements et provisions	(253.714)	(243.937)	(250.497)

La reprise de provision d'exploitation de l'exercice 2003 porte essentiellement sur des créances devenues irrécouvrables (5.047 milliers d'euros) et trouve sa contrepartie, la même année, en « Autres charges d'exploitations ».

5.8.2.4.7 Résultat financier

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Intérêts et indexation des emprunts	(291.159)	(311.342)	(319.332)
Intérêts intercalaires immobilisés	6.973	5.818	3.945
Amortissement des frais d'émission et des primes sur emprunts	(2.368)	(2.456)	(2.544)
Autres produits et charges	7.029	10.578	4.705
Résultat financier	(279.525)	(297.402)	(313.226)

5.8.2.4.8 *Résultat exceptionnel*

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Plus-values et moins values de cession d'immobilisations	(220)	(55.457)	(100)
Autres	4.178	(1.442)	(1.130)
Résultat exceptionnel	3.958	(56.899)	(1.230)

Le résultat exceptionnel négatif enregistré en 2003 s'explique, à raison de 54,2 millions d'euros, par l'enregistrement en pertes exceptionnelles des frais préliminaires et travaux engagés antérieurement à la réforme du secteur autoroutier au titre de la section francilienne de l'autoroute A16, laquelle n'a en définitive pas fait l'objet d'une mise en concession.

5.8.2.4.9 *Impôt sur les résultats*

L'impôt différé a été calculé aux derniers taux d'imposition votés qui s'appliqueront lors du dénouement des différences temporaires. A la clôture des exercices 2002 et 2003, le taux retenu était de 35,43 %.

A la clôture de l'exercice 2004, le taux applicable en 2005 a été retenu pour 34,93 % et celui des exercices suivants pour 34,43 %.

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Impôts courants	(56.268)	(18.726)	(37.497)
Impôts différés	8.411	435	(12.692)
Total	(47.857)	(18.291)	(50.189)

La charge d'impôt sur les résultats s'analyse ainsi :

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Résultat net (part du Groupe)	97.269	41.860	11.167
Charge d'impôt	47.857	18.291	50.189
Intérêts minoritaires	21	0	(39)
Résultat avant impôt	145.147	60.151	61.317
Charge d'impôt théorique (35,43 %)	(51.425)	(21.311)	(21.725)
Amortissements des écarts d'acquisition	(43)	–	(956)
Différences permanentes	70	52	(55)
Majoration d'impôt (paiements décalés liés aux distributions) .	–	–	(4.521)
Divers	(355)	2.968	(2.592)
Incidence de la baisse des taux futurs sur les impôts différés au bilan	3.896	–	–
Provisions pour impôts	–	–	(20.340)
Total charge nette d'impôt réelle	(47.857)	(18.291)	(50.189)

Les impôts différés nets au bilan sont présentés dans les « Autres dettes » (note 5.8.2.4.22).

L'évolution de la charge d'impôt entre 2002 et 2003 dans un environnement fiscal stable s'explique principalement par la constatation d'une provision, en 2002, de 20,3 millions d'euros pour faire face à un risque consécutif aux traitements des exercices antérieurs.

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

Bilan

5.8.2.4.10 Ecarts d'acquisition

L'écart d'acquisition dégagé en 2004 provient de l'acquisition de Masternaut. Il est amorti sur une durée de vingt ans, à compter du 1^{er} juillet 2004.

(en milliers d'euros)	2002	Acquisitions	Cessions	Autres	2003
Valeur brute	–	–	–	–	–
Amortissement	–	–	–	–	–
Valeur nette	0	0	0	0	0

(en milliers d'euros)	2003	Acquisition	Cessions	Autres	2004
Valeur brute	–	4.838	–	–	4.838
Amortissement	–	(121)	–	–	(121)
Valeur nette	0	4.717	0	0	4.717

5.8.2.4.11 Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles sont essentiellement constituées de logiciels amortis sur une période de 3 à 5 ans.

Les variations s'analysent comme suit :

(en milliers d'euros)	2002	Acquisitions	Cessions	Autres	2003
Immobilisations incorporelles .	15.250	1.411	(2.248)	–	14.413
Amortissement immobilisations incorporelles .	(7.999)	(1.873)	834	–	(9.038)
Immobilisations incorporelles	7.251	(462)	(1.414)	–	5.375

(en milliers d'euros)	2003	Acquisitions	Cessions	Autres	2004
Immobilisations incorporelles .	14.413	2.359	(462)	495	16.805
Amortissement immobilisations incorporelles .	(9.038)	(1.842)	447	(320)	(10.753)
Immobilisations incorporelles	5.375	517	(15)	175	6.052

5.8.2.4.12 Immobilisations corporelles

Valeurs brutes (en milliers d'euros)	2002	Acquisitions	Cessions	Autres	2003
Immobilisations de constructions en service	7.286.229		(52)	87.904	7.374.081
Immobilisations de construction – Chaussées renouvelables	202.000	29.769	(27.517)	2.270	206.522
Immobilisations d'exploitation en service	296.217	16.543	(4.613)	4.505	312.652
Immobilisations en cours	189.322	199.493	(67.271)	(94.679)	226.865
	7.973.768	245.805	(99.453)	0	8.120.120
Subventions d'investissement .	(126.375)	(2.158)			(128.533)
Immobilisations corporelles .	7.847.393	243.647	(99.453)	0	7.991.587

Valeurs brutes (en milliers d'euros)	2003	Acquisitions	Cessions	Autres	2004
Immobilisations de constructions en service	7.374.081		(103)	(18.686)	7.392.664
Immobilisations de construction – Chaussées renouvelables	206.522	26.079	(8.044)	2.875	227.432
Immobilisations d'exploitation en service	312.652	9.972	(8.697)	13.495	327.422
Immobilisations en cours	226.865	158.785	0	(34.859)	350.791
	8.120.120	194.836	(16.844)	197	8.298.309
Subventions d'investissement .	(128.533)	(1.152)		(51.242)	(180.927)
Immobilisations corporelles du domaine propre concédé .	7.991.587	193.684	(16.844)	(51.045)	8.117.382

* y inclus les acquisitions réalisées par Masternaut au 31.12.2004 pour 185 milliers d'euros

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

La totalité du réseau concédé en service représente 1.684 kilomètres d'autoroute au 31 décembre 2004.

Amortissements					
(en milliers d'euros)	2002	Dotations	Reprises et cessions	Autres	2003
Immobilisations de construction en service (non renouvelables) :					
Amortissements de caducité des immobilisations	2.063.153	203.403		264	2.266.820
Immobilisations de construction : chaussées (renouvelables)					
Amortissements pour dépréciation :	90.164	20.563	(27.516)	(3.120)	80.091
Immobilisations d'exploitation en service					
Amortissements pour dépréciation	179.910	26.580	(4.397)	3.120	205.213
Amortissements de caducité . .	68.517	1.768		(264)	70.021
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Total amortissements des immobilisations corporelles . . .	2.401.744	252.314	(31.913)	0	2.622.145
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>
Reprises subventions d'investissement cumulées . . .	(4.680)	(4.943)		4.680	(4.943)
Amortissements des immobilisations corporelles . . .	2.397.064	247.371	(31.913)	4.680	2.617.202

Amortissements					
(en milliers d'euros)	2003	Dotations	Reprises et cessions	Autres	2004
Immobilisations de construction en service (non renouvelables) :					
Amortissements de caducité des immobilisations	2.266.820	205.038			2.471.858
Immobilisations de construction : chaussées (renouvelables)					
Amortissements pour dépréciation :	80.091	19.948	(8.022)		92.017
Immobilisations d'exploitation en service					
Amortissements pour dépréciation	205.213	29.984	(7.920)		227.277
Amortissements de caducité . .	70.021	1.183			71.204
Total amortissements des immobilisation corporelles	2.622.145	265.153	(15.942)		2.862.356
Reprises subventions d'investissement cumulées . . .	(4.943)	(4.990)		(51.242)	(61.175)
Amortissements des immobilisations corporelles . . .	2.617.202	251.163	(15.942)	(51.242)	(2.801.181)

5.8.2.4.13 Immobilisations financières

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Participations et créances rattachées à des participations ⁽¹⁾ . . .	30.544	31.548	31.880
Prêts	2.495	2.241	2.416
Autres immobilisations financières	78	45	27
Immobilisations financières	33.117	33.834	34.323

⁽¹⁾ Une créance vis à vis d'Alis, antérieurement classée en « Autres créances et comptes de régularisation » pour 24.998 milliers d'euros, a été reclassée en « Immobilisations financières » en 2004. Pour permettre la comparaison, les comptes de 2003 et 2002 ont été corrigés de ce reclassement.

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

Titres de participations non consolidés :

Liste des filiales et participations (montant en milliers d'euros)	Capital	Autres capitaux propres ⁽¹⁾	Quote part capital	Valeur brute	Valeur nette	Prêts et autres créances	Chiffre d'affaires HT 2003	Résultat 2003
Filiale (plus de 50 % des titres)								
– SODERANE	15	(6)	99,4 %	15	15		938*	– 1*
– SONORA	7,6	/	98,4 %	8	8	166	179*	0*
Participations								
– CENTAURE								
NORD-PAS-DE-CALAIS	320	324	34,0 %	259	259		813	191
– CENTAURE-								
NORMANDIE	700	–	49,9 %	343	343		915	96,5
– ALIS	40	–	7,96 %	3	3	29.555	–	–
– ROUTALIS	40	–	30 %	12	12		NC	NC
– GIE Autoroutes Trafic	300	–	24 %	72	72		825	43,9
– GIE Autoroutes						111		
				712	712	29.832		

⁽¹⁾ Non compris le résultat de l'année.

* chiffres 2004

SAPN est devenue actionnaire de la société d'Autoroutes de liaison Seine-Sarthe (Alis) par une décision prise en assemblée générale extraordinaire d'Alis du 18 juin 2002. SAPN a acquis 200 titres d'Alis pour un montant de 3.200 euros représentant 8 % du capital d'Alis fixé actuellement à 40.000 euros (ordres de mouvement du 18 juin 2002). SAPN s'est engagée à conserver ces 8 % dans les augmentations de capital à venir d'Alis à hauteur de 2,9 millions d'euros, soit pour SAPN 232 milliers d'euros.

SAPN a également pris 30 % du capital de la société « Rotalis » qui sera chargée de l'exploitation de l'A28 par l'acquisition de 120 actions de 100 euros le 29 mai 2002.

5.8.2.4.14 Stocks

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Stocks et en-cours	7.361	6.018	6.794
Dépréciation des stocks	0	0	(571)
Stocks et en-cours nets	7.361	6.018	6.223

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.

5.8.2.4.15 *Clients et comptes rattachés*

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Clients – Péages (abonnés,...)	44.264	43.236	40.564
Clients – Activités annexes	33.684	31.324	41.036
Dépréciation créances douteuses	(4.566)	(3.998)	(8.880)
Créances clients et comptes rattachés	73.382	70.562	72.720

5.8.2.4.16 *Autres créances et comptes de régularisation*

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Etat et autres organismes publics	14.125	24.642	16.707
Autres créances et produits à recevoir	11.772	15.803	19.630
Charges constatées d'avance	16.987	16.784	15.457
Charges à répartir	12.230	14.620	15.927
Ecart de conversion actif	–	–	37
Autres créances et comptes de régularisation	55.114	71.849	67.758

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 et de remboursement d'emprunts.

5.8.2.4.17 *Valeurs mobilières de placement et disponibilités*

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Valeurs mobilières de placement	316.725	120.427	13.634
Disponibilités	18.984	24.710	13.706
Valeurs mobilières de placement et disponibilités	335.709	145.137	27.340

Les valeurs mobilières de placement comprennent principalement des SICAV de trésorerie, des bons de caisse et des certificats de dépôt négociables. Il n'y a pas de plus values latentes sur ces valeurs.

Le groupe ne détient aucune de ses actions en propre au 31 décembre des exercices 2004, 2003 et 2002.

5.8.2.4.18 *Capitaux propres*

Le capital social de la société Sanef s'élève à 48.322.268 euros divisé en 3.169.733 actions de même nominal.

Aux 31 décembre 2004, 2003 et 2002, il n'existe aucun instrument de dilution.

Le montant des réserves disponibles de la société mère susceptible d'être distribué (y inclus le résultat de l'année) au 31 décembre 2004, s'élève à 743.819 milliers d'euros.

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

5.8.2.4.19 Provisions pour risques et charges

(en milliers d'euros)	2002	Dotations	Reprises	Reprise de provisions non utilisées	Autres	2003
Provisions pour retraites . . .	8.809	1.448	(54)			10.203
Provisions pour médailles du travail	891	139				1.030
Provisions pour autres risques	2.689	357	(322)		8	2.732
Sous-total provisions pour risques et charges d'exploitation	12.389	1.944	(376)		8	13.965
Sous-total provisions pour risques et charges financiers	4.629			(4.591)	(38)	0
Provisions pour impôts . . .	20.340					20.340
Autres provisions pour risques et charges exceptionnels	1.647	779	(752)	(44)	30	1.660
Sous-total provisions pour risques et charges exceptionnels	21.987	779	(752)	(44)	30	22.000
Provisions pour risques et charges	39.005	2.723	(1.128)	(4.635)	0	35.965

(en milliers d'euros)	2003	Dotations	Reprises	Reprise de provisions non utilisées	Autres	2004
Provisions pour retraites . . .	10.203	1.032	(165)	(153)		10.917
Provisions pour médailles du travail	1.030	593	(15)			1.608
Provisions pour mutuelle retraités	0	1.284			4.023	5.307
Provisions pour autres risques	2.732	161	(168)	(7)	49	2.767
Sous-total provisions pour risques et charges d'exploitation	13.965	3.070	(348)	(160)	4.072	20.599
Sous-total provisions pour risques et charges financiers	0					
Provisions pour impôts . . .	20.340					20.340
Autres provisions pour risques et charges exceptionnels	1.660	119	(750)	(15)	22	1.036
Sous-total provisions pour risques et charges exceptionnels	22.000	119	(750)	(15)	22	21.376
Provisions pour risques et charges	35.965	3.189	(1.098)	(175)	4.094	41.975

Provisions pour retraites et engagements assimilés

Au 31 décembre 2004, les principales hypothèses d'évaluation retenues par le Groupe sont :

- taux d'actualisation : 4,75 % (taux de rendement des obligations émises par les sociétés de 1ère catégorie)
- taux moyen de revalorisation des rémunérations : 3,5 %

Provisions pour mutuelle retraités :

Le montant de 4.023 milliers d'euros correspond à l'engagement dû au 1^{er} janvier 2004

- taux d'actualisation : 4,75 %
- taux d'évolution de dépense de mutuelle : 4 %

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

5.8.2.4.20 Emprunts et dettes financières

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Emprunts CNA à taux fixe	4.252.940	4.405.084	4.498.553
Emprunts CNA à taux variable	305.313	305.055	204.469
Avances des collectivités territoriales	1.334	1.334	1.906
Avances de l'Etat	17.318	17.318	17.318
Autres	14.653	12.381	6.228
Sous-total	4.591.558	4.741.172	4.728.474
Intérêts courus	155.140	164.229	163.452
Total Emprunts et dettes financières	4.746.698	4.905.401	4.891.926

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Emprunts et dettes financières	4.746.698	4.905.401	4.891.926
Trésorerie ⁽¹⁾	335.709	145.137	27.340
Endettement net	4.410.989	4.760.264	4.864.586
Variation	(349.275)	(104.322)	

⁽¹⁾ La trésorerie doit être appréciée en tenant compte de la dette exceptionnelle de TVA mentionnée à la Section 5.8.2.4.22 « Autres dettes et comptes de régularisation », soit respectivement 76,9 et 213,3 millions d'euros en 2003 et 2004. Le montant de 213,3 millions d'euros a été intégralement payé le 21 janvier 2005.

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 d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA), dont Sanef et SAPN. Cette convention prévoit la mise à la disposition des SEMCA 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 SEMCA sont assortis des mêmes conditions et des mêmes échéances que les emprunts souscrits par la CNA pour les financer. Les conditions d'emprunts accordées au Groupe reflètent également une opération d'échange (« swap ») effectuée par la CNA. Cette opération d'échange a pour effet de convertir en euros un emprunt en Livre Sterling (capital restant dû identique à fin 2004, 2003 et 2002 : 12.067 milliers d'euros) et de réduire le taux fixe de cet emprunt.

Les taux fixes des emprunts CNA sont compris entre 4,38 % et 13,96 %. Le taux moyen pondéré de ces emprunts à taux fixe est respectivement de 6,46 %, 6,54 % et 6,70 % à fin 2004, 2003 et 2002. 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.

Certains de ces emprunts sont assortis d'une prime d'émission négative (valeur d'émission inférieure au pair) qui constitue en fait une variante de la formule plus classique où la valeur de remboursement, en général garantie au pair dans ces cas, est supérieure à la valeur d'émission.

Au 31 décembre 2004, le groupe a variabilisé une partie de ses intérêts en utilisant des produits de swap (payeur de taux variable et receveur de taux fixe). Les emprunts sous-jacents s'élèvent à 175 millions d'euros.

Au 31 décembre 2004, l'échéancier de remboursement du principal des dettes financières de la société était le suivant :

(en milliers d'euros)				
Années	Capital à moins d'un an	Capital entre 1 à 5 ans	Capital à plus de 5 ans	Total restant à rembourser
2005	199.708			199.708
2006		261.779		261.779
2007		266.788		266.788
2008		439.970		439.970
2009		349.871		349.871
2010			416.188	416.188
2011			444.755	444.755
2012			266.216	266.216
2013			401.171	401.171
2014			332.155	332.155
2015			323.155	323.155
2016			300.497	300.497
2017			306.000	306.000
2018			250.000	250.000
Total au 31.12.2004	199.708	1.318.408	3.040.137	4.558.253
Total au 31.12.2003	152.144	1.168.245	3.389.750	4.710.139
Total au 31.12.2002	243.157	880.419	3.579.446	4.703.022

La répartition par type d'emprunt a évolué comme suit :

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Emprunts à taux fixe ⁽¹⁾	4.252.940	4.405.084	4.498.553
Emprunts à taux variable	290.313	290.055	189.469
Emprunts à taux révisable indexé sur l'inflation	15.000	15.000	15.000
Total	4.558.253	4.710.139	4.703.022

⁽¹⁾ dont, en 2004, 175.000 milliers d'euros faisant l'objet d'un swap taux fixe contre taux variable

Autres

Ce poste correspond notamment à des dépôts et cautionnements reçus, et au 31 décembre 2004 à un découvert bancaire de 358 milliers d'euros.

5.8.2.4.21 Fournisseurs et comptes rattachés

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	22.076	20.435	16.990

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

5.8.2.4.22 Autres dettes et comptes de régularisation

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Dettes sur immobilisations	52.600	42.992	41.997
Dettes fiscales et sociales	284.510	125.915	56.960
Produits constatés d'avance	43.484	44.783	51.182
Etat impôts sur les sociétés	40.359	2.859	68.793
Impôts différés passif	124.025	133.812	134.247
Autres	12.180	9.278	20.985
Autres dettes et comptes de régularisation	557.158	359.639	374.164

Au 31 décembre 2004, les dettes sur immobilisations incluent 3.313 milliers d'euros restant à payer sur l'acquisition de Masternaut.

Au 31 décembre 2003 et au 31 décembre 2004, les dettes fiscales et sociales intègrent, dans les dettes à moins d'un an, des montants respectivement de 76.909 milliers d'euros et 213.269 milliers d'euros correspondant à l'imputation, par le Groupe, d'un crédit de TVA dont il s'estimait titulaire.

Le 21 janvier 2005, Sanef et SAPN ont versé à l'Etat le solde de TVA qu'elles retenaient (soit un total de 213,3 millions d'euros) au titre du « crédit de départ TVA » (Voir Section 5.3.2 « Crédit de départ TVA »).

L'estimation de l'échéancier des impôts différés passifs, nets des impôts différés actifs, est la suivante :

(en milliers d'euros)	A moins d'un an	A plus d'un an et moins de 5 ans	A plus de 5 ans	Total
Au 31 décembre 2004	5.692	118.333		124.025
Au 31 décembre 2003	6.073	127.739		133.812
Au 31 décembre 2002	435	133.812		134.247

Les impôts différés passifs sont constitués pour 139.530 milliers d'euros au 31 décembre 2004 d'impôts liés à l'activation des intérêts intercalaires lors des opérations de construction. Leur montant était de 146.288 milliers d'euros au 31 décembre 2003 et de 149.225 milliers d'euros au 31 décembre 2002.

Les impôts différés actifs proviennent essentiellement :

- des différences temporaires pour 11.295 milliers d'euros au 31 décembre 2004, 8.151 milliers d'euros au 31 décembre 2003 et 10.660 milliers d'euros au 31 décembre 2002.
- des amortissements réputés différés nés antérieurement à l'intégration fiscale pour 4.228 milliers d'euros au 31 décembre 2004 et 4.351 milliers d'euros aux 31 décembre 2003 et 2002.

Les impôts différés ne font pas l'objet d'une actualisation.

5.8.2.4.23 Engagements hors bilan

a) Engagements donnés

Engagement 1 % paysage

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 d'un même montant, aux dépenses nécessaires à la bonne insertion de l'autoroute dans le paysage environnant.

Les dépenses dites du 1 % paysage s'inscrivent dans la politique définie par les pouvoirs publics dans une note du 12 décembre 1995 sur l'environnement et le développement économique des régions traversées par les autoroutes et grands itinéraires interrégionaux et sont ainsi définies dans le cahier des charges de la concession :

« Pour les autoroutes à construire ou en cours de construction, la société concessionnaire contribue aux dépenses nécessaires à la bonne insertion de l'autoroute dans le paysage environnant, dans l'intérêt tant des habitants du voisinage que des usagers de l'autoroute y compris les dépenses d'entretien des aménagements paysagers ainsi réalisés. Ces dépenses peuvent éventuellement concerner des interventions en dehors de l'emprise concédée. Le montant des dépenses à la charge de la société concessionnaire ne pourra dépasser 0,5 % du coût des ouvrages, sous réserve que les collectivités publiques contribuent, dans les conditions précisées par l'Etat au financement de ces dépenses pour un même montant. » (article 12.10).

Pour pouvoir être utilement invoqué, l'exercice de ce droit par les collectivités publiques est cependant subordonné à l'inscription par décret des travaux autoroutiers prévus sur une liste ; la demande de subventions sur la base de cette liste rend les travaux en cause éligible au 1 % et crée alors un engagement de la société de participer aux aménagements qui seront effectués à ce titre.

Engagements d'achat de titres Alis et Masternaut

Le 9 décembre 2004, Sanef a conclu un accord en vue de l'acquisition de 11,67 % du capital d'Alis auprès du groupe Bouygues pour un montant de 1,7 million d'euros. Cette acquisition permettra au Groupe de porter sa participation totale au capital de la société Alis à 19,63 %.

Par un accord d'options croisées, Sanef s'est également engagée, au moment de l'acquisition de Masternaut, à acquérir le solde des actions détenues par les actionnaires minoritaires (soit 1.464 sur les 9.652 actions existantes), pour un prix dépendant des performances de la société. Le montant à verser (au plus tôt le 31 décembre 2006) sera ainsi compris entre 985 milliers d'euros et 1.941 milliers d'euros

Cautions données

Sanef a donné à un organisme bancaire deux cautions d'un montant global de 7.355 milliers d'euros en vue de l'exécution d'un contrat d'équipement en Croatie.

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Engagement 1 % paysage	2.756	2.939	7.418
Engagement de rachat de titres	3.641	—	—
Cautions données	7.355	—	—
Total	13.752	2.939	7.418

b) Engagements reçus

Les engagements reçus concernent pour partie des cautions bancaires sur marchés. Celles-ci sont mises en place par les entreprises de travaux, au titre de leur obligation de bonne fin des travaux ou prestations, commandés par le Groupe. Ils incluent également les cautions bancaires reçues dans le cadre de certains abonnements au péage.

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Cautions bancaires	68.040	77.760	69.499
Total	68.040	77.760	69.499

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

c) Engagements sur travaux

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Marchés travaux (signés et non engagés)	68.453	197.610	292.098
Total	68.453	197.610	292.098

d) Informations sur les instruments dérivés utilisés par le Groupe

Au 31 décembre 2003 et au 31 décembre 2002, il n'existait aucun instrument de ce type.

Au 31 décembre 2004, le Groupe a variabilisé une partie de ses intérêts en utilisant quatre swaps (payeur de taux variables, receveur de taux fixes).

Les caractéristiques des swaps et le montant des emprunts sous jacents sont les suivants :

(en milliers d'euros)	A fin 2014	A fin 2015	A fin 2017	Total
Montant	43.000	32.000	100.000	175.000
Valeur de marché	310	767	1.382	2.459
Le Groupe reçoit le taux fixe	3,805 %	4,077 %	4,036 %	
Le Groupe paye le taux variable . . .	Euribor 3 mois	Euribor 3 mois	Euribor 3 mois	

La présentation faite des engagements hors bilan n'omet pas l'existence d'engagements significatifs selon les normes en vigueur.

5.8.2.5 Explication de certains éléments des tableaux du flux de trésorerie

Ainsi qu'indiqué à la note 5.8.2.4.13, il a été opéré, dans les comptes 2002 et 2003, un reclassement de la créance sur Alis pour 24.998 milliers d'euros de l'actif circulant à l'actif immobilisé. Le tableau de flux de l'exercice 2002 a été corrigé en conséquence.

5.8.2.5.1 Détermination de la marge brute d'autofinancement

Les amortissements et provisions retenus pour le calcul de la marge brute d'autofinancement excluent les provisions sur actifs circulants et comprennent :

- les dotations nettes relatives à l'actif immobilisé,
- les dotations nettes aux provisions pour risques et charges,
- la variation des charges à répartir,
- l'indexation des dettes.

5.8.2.5.2 Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité

La variation du besoin en fonds de roulement en 2003 et 2004 bénéficie à hauteur de 76.909 milliers d'euros (en 2003) et 136.360 milliers d'euros (en 2004) de récupérations temporaires d'un crédit de TVA. Le montant total de ce crédit, soit 213.269 milliers d'euros, a été remboursé début 2005.

5.8.2.5.3 Acquisition d'immobilisations

La variation des flux générés par l'acquisition des immobilisations est obtenue par les investissements de l'exercice diminués de la variation des soldes des comptes fournisseurs d'immobilisations.

5.8.2.5.4 Variation des emprunts

La variation en capital seule est inscrite en flux d'investissement (émissions et remboursements d'emprunts).

La variation des intérêts courus non échus et celle des dépôts reçus sont intégrées dans la rubrique « Dettes d'exploitation et diverses » (flux de trésorerie générés par l'activité).

5.8.2.5.5 Incidence de l'acquisition de Masternaut

L'acquisition de la société Masternaut par Sanef est devenue définitive à la fin du mois de juin 2004. Cette société est entrée dans le périmètre de consolidation au 30 juin 2004. Cette acquisition a été effectuée grâce à l'achat de la totalité des actions de la société Nacional P, holding de la société Masternaut, et par l'acquisition directe de 41,88 % des actions de Masternaut. Au total, Sanef dispose d'un pourcentage de contrôle et d'intérêt dans Masternaut de l'ordre de 84,83 %.

Les éléments d'actifs et de passifs identifiables à la date d'acquisition n'ont pas encore été évalués à la date d'arrêté des comptes consolidés, de sorte que les montants indiqués ci-dessous pour les actifs, les passifs et l'écart d'acquisition ont un caractère provisoire. La société procédera à l'allocation du coût d'acquisition dans les délais prescrits par les dispositions comptables.

L'incidence de l'acquisition de la société Masternaut sur la trésorerie du Groupe en 2004 s'analyse comme suit :

Actifs acquis :	
Ecart d'acquisition	4.838
Immobilisations incorporelles	175
Immobilisations corporelles	196
Stocks	208
Créances	2.624
Disponibilités	1.409
Passifs pris en charge	
Provisions pour risque	(126)
Dettes financières	(417)
Autres dettes	(1.615)
	<hr/>
Coût d'acquisition de la société	7.292
A déduire :	
– fraction du coût d'acquisition à payer après le 31 décembre 2004	(3.313)
– disponibilités de la société Masternaut	(1.409)
	<hr/>
Incidence nette sur la trésorerie du groupe en 2004	2.570
	<hr/> <hr/>

Les produits et les charges de cette société incorporés au compte de résultat consolidé à partir du 1^{er} juillet 2004 sont les suivants :

Produits d'exploitation	3.997
Charges :	
– charge d'exploitation	(3.768)
– frais financiers	8
Résultat exceptionnel	(43)
Impôt sur les bénéfices	(72)
	<hr/>
Bénéfice net, second semestre 2004	122
	<hr/> <hr/>

5.8.2.6 Informations complémentaires

5.8.2.6.1 Intégration fiscale

Le périmètre d'intégration fiscale du groupe comprend la société-mère Sanef, la filiale SAPN et les filiales Radio SODERANE et SONORA.

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

Les conventions signées entre les sociétés SAPN, Radio SODERANE et SONORA d'une part, et Sanef, d'autre part, ont été établies selon la méthode de la neutralité fiscale pour les différentes sociétés du groupe.

5.8.2.6.2 Indicateurs comptables et financiers

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Valeur ajoutée	923.521	891.122	853.427
Excédent brut d'exploitation (EBE)	662.879	648.531	610.911
Marge EBE	62,8 %	63,7 %	62,35 %
EBITDA ⁽¹⁾	674.549	658.389	628.970
Marge EBITDA	63,9 %	64,6 %	64,2 %
Marge brute d'autofinancement	347.889	345.864	295.305

⁽¹⁾ Résultat d'exploitation hors dotations aux amortissements et aux provisions.

5.8.2.6.3 Litiges

- Le groupe Sanef est partie à un certain nombre de litiges dans le cours normal de ses activités. Sanef considère qu'au 31 décembre 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).
- Compte tenu de l'évolution de la réclamation MKI sur un marché de travaux, le litige, encore en hors bilan au 31 décembre 2003, a été enregistré dans les comptes de 2004, dans les immobilisations en cours, pour un montant de 3,7 millions d'euros.

5.8.2.6.4 Cahier des charges

Les conventions de concessions principales et les cahiers des charges annexés constituent les instruments fondamentaux définissant les relations entre l'Etat et les sociétés Sanef et SAPN. Ils régissent notamment la construction et l'exploitation des autoroutes, les dispositions financières applicables, la durée de concession 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 de sécurité et de commodité ;
- 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'Etat 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 ;
- les conditions du retour des actifs à l'Etat en fin de concession et les restrictions grevant les actifs ;
- la faculté de l'Etat de racheter les contrats de concession pour motif d'intérêt général à compter du 1^{er} janvier 2013.

5.8.2.6.5 Informations sur les parties liées

Les principaux tiers ayant une position privilégiée vis à vis de Sanef sont :

- l'Etat, le principal actionnaire de la société,
- la Caisse Nationale des Autoroutes, établissement public à caractère administratif,
- les autres sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroute, qui sont comme Sanef contrôlées par l'Etat.

La principale relation avec l'Etat est constituée par le contrat de concession et son cahier des charges mentionné dans la note 5.8.2.1.

Ainsi que cela est indiqué dans la note 5.8.2.4.20, les principales ressources de financement à long terme du groupe résultent des emprunts qu'il souscrit auprès de la Caisse Nationale des Autoroutes.

Les relations avec les autres sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes sont limitées à un accord conclu avec APRR dont le réseau autoroutier est lié à celui de Sanef, cet accord définissant les modalités de perception et de reversement des péages par l'une pour le compte de l'autre.

Un accord de réciprocité concernant l'abonnement au télépéage « Liber-T » a également été mis en place pour rétrocéder les péages pour le compte des autres sociétés d'autoroute.

5.8.2.6.6 Rémunération des organes de direction

La rémunération de l'ensemble des mandataires sociaux pour l'exercice 2004 est de 446 milliers d'euros, avantages en nature inclus. Il n'a été versé aucune rémunération aux autres administrateurs.

Il n'a été versé aucun jeton de présence au cours de l'exercice.

5.8.2.7 Passage aux normes IFRS

Les actions de Sanef étant appelées à être cotées en bourse en 2005, le Groupe devra appliquer les normes IFRS dans les comptes consolidés clos au 31 décembre 2005. Les comptes 2005 doivent comprendre à titre de comparaison les comptes consolidés de l'exercice 2004, y compris le bilan consolidé à l'ouverture de cet exercice, retraités suivant ces normes.

Avec l'appui d'un cabinet d'audit, le Groupe a identifié les méthodes comptables devant être modifiées du fait de ces normes et a estimé l'incidence de ces changements. Le travail accompli a été fondé sur les normes en vigueur en décembre 2004, étant rappelé que le Groupe pourrait avoir à tenir compte de normes et d'interprétations nouvelles susceptibles d'être publiées avant l'arrêté de ses comptes consolidés semestriels ou annuels 2005 (voir 5.8.2.7.2.).

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

5.8.2.7.1 Récapitulation des ajustements

Le tableau récapitulatif des ajustements résultant de l'application des normes IFRS tant sur les réserves au 1^{er} janvier 2004 que sur le résultat consolidé 2004 est le suivant :

(en milliers d'euros)	Capital	Réserves	Résultat 2004	Total
1 ^{er} janvier 2004	48.322	337.396	–	385.718
Distribution de dividendes	–	(16.737)	–	(16.737)
Corrections sur engagement mutuelle	–	(2.643)	–	(2.643)
Résultat 2004	–	–	97.269	97.269
Total au 31 décembre 2004 en règles françaises	48.322	318.016	97.269	463.607
Retraitements IFRS :				
1) Annulation des amortissements de caducité sur les immobilisations concédées renouvelables	–	70.021	1.183	71.204
2) Effet de la norme IAS 39 :				
– prêt 1 % construction	–	(950)	130	(820)
– juste valeur d'un instruments dérivé	–	2.679	(461)	2.218
3) Annulation de l'amortissement de l'écart d'acquisition de Masternaut	–	–	121	121
4) Effet fiscal des ajustements 1) et 2) ci-dessus	–	(24.704)	(293)	(24.997)
Total au 31 décembre 2004 en IFRS	48.322	365.062	97.949	511.333

Les ajustements mentionnés dans le tableau ci-dessus peuvent faire l'objet des commentaires suivants :

- a) Annulation des amortissements de caducité sur les immobilisations concédées renouvelables

Les normes IFRS n'incluent pas actuellement de norme sur la comptabilisation des contrats de concession.

Le Groupe a estimé que l'amortissement de caducité relatif aux immobilisations renouvelables n'est compatible ni avec les normes IFRS existantes (IAS 16 immobilisations corporelles et IAS 38 immobilisations incorporelles en particulier) ni avec les projets d'interprétations sur les concessions en cours d'élaboration et qu'il devait être éliminé. Cette décision ne préjuge pas du traitement qui pourrait être préconisé par l'IFRIC pour prendre en considération l'obligation de renouvellement imposée aux concessionnaires, y compris au cours des dernières années du contrat de concession. A ce stade le Groupe considère toutefois que l'incidence de ce retraitement serait peu significative.

- b) Application des normes IAS 32 et IAS 39 sur les instruments financiers

Le Groupe a opté pour l'application dès le 1^{er} janvier 2004 des normes IAS 32 et IAS 39 sur les instruments financiers. Pour le Groupe, l'application de cette norme a pour effet :

- de réduire la valeur à l'actif des prêts ne portant pas intérêt ;
- de comptabiliser au bilan la juste valeur des swaps de taux d'intérêts, mis en place par la Société pour variabiliser les intérêts à taux fixes supportés par les emprunts et de les analyser en tant qu'instruments de couverture de juste valeur (comptabilisation en résultat des changements de valeur du dérivé et ajustement de la valeur de l'emprunt correspondant). Dans la mesure où ces swaps ont été analysés comme ayant une efficacité totale pour couvrir les flux d'intérêt à taux fixe, leur variation de valeur coïncide avec l'ajustement de valeur des emprunts correspondant et n'a pas ainsi d'incidence sur le résultat.

Pour le swap conclu par la Caisse Nationale des Autoroutes pour le compte de la Société, il n'a pas été possible de procéder au test d'efficacité justifiant son traitement en tant que couverture. Ce swap a été considéré comme un instrument dérivé autonome, de sorte que l'évolution de sa valeur au cours de l'exercice affecte le compte de résultat.

c) Amortissement des écarts d'acquisition

La norme IFRS 3 interdit l'amortissement des écarts d'acquisition. En conséquence, la dotation enregistrée au titre de Masternaut – société acquise en juin 2004 – a été annulée dans les comptes consolidés 2004.

Il n'existe pas d'écart d'acquisition au 1^{er} janvier 2004.

Le Groupe s'assurera lors de chaque clôture comptable que la valeur comptable de cet écart d'acquisition n'excède pas sa juste valeur.

5.8.2.7.2 *Comptabilisation des contrats de concession*

Selon les analyses disponibles de l'IFRIC, un contrat de concession, pour lequel la rémunération du concessionnaire est procurée par les usagers du service public concédé, serait considéré comme l'échange de la construction des ouvrages contre le droit de les exploiter conformément aux termes du contrat de concession. Par ailleurs, les ouvrages concédés ne pourraient être considérés comme contrôlés par le concessionnaire. Il en résulte que l'actif du concessionnaire serait constitué par la valeur du contrat de concession, appréciée à la fin de la construction des ouvrages et comptabilisée en tant qu'immobilisation incorporelle et non par le coût de construction des ouvrages.

En pratique, compte tenu de la durée longue des contrats de concession, l'appréciation de la valeur des contrats peut être malaisée et il est probable que l'interprétation prévoira qu'elle soit assimilée au coût de construction des ouvrages. Au surplus, le texte de l'interprétation pourrait autoriser que, à sa date de première application, la valeur comptable des immobilisations concédées selon les règles comptables nationales soit admise en tant que valeur du contrat de concession suivant les normes IFRS.

Au total, le Groupe estime que, si elles sont confirmées, les analyses de l'IFRIC devraient avoir pour effet le reclassement en tant qu'immobilisation incorporelle des ouvrages concédés. Elles ne devraient pas ainsi avoir de conséquence significative sur les capitaux propres et les résultats, même si le traitement comptable de l'obligation de gros entretien et de renouvellement reste encore à préciser.

Le Groupe a également examiné le traitement selon les normes IFRS de l'allongement de la durée de la concession intervenu en 2000.

En application de l'ordonnance ayant prévu cet allongement, le Groupe avait recalculé les amortissements comptabilisés précédemment, comme si la nouvelle durée avait été stipulée dans le contrat de concession dès l'origine. Selon la norme IAS 38 sur les immobilisations incorporelles, le Groupe aurait dû maintenir les amortissements enregistrés jusqu'à la date de l'allongement et se borner à répartir sur la nouvelle durée la valeur nette comptable de l'actif concédé à la date de l'allongement.

Toutefois l'allongement de la durée des contrats de concession de Sanef et SAPN, et son traitement comptable, ne constituait que l'un des aspects d'une réforme globale visant à les faire passer d'un statut d'entités administrées à celui de société de plein exercice disposant d'une autonomie financière et de gestion. Ainsi mise en perspective, la réforme autoroutière est à l'origine de sociétés économiquement nouvelles pour lesquelles la valeur des ouvrages concédés au bilan résulte directement de cette reconfiguration.

Cette analyse rend possible le maintien aux normes IFRS des valeurs comptables des ouvrages concédés au 1^{er} janvier 2004. En outre, ainsi que cela est indiqué ci-dessus, l'interprétation de l'IFRIC pourrait inclure une mesure transitoire visant à admettre en tant que valeur du contrat en normes IFRS la valeur comptable des ouvrages concédés à la date de transition.

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

5.8.2.7.3 *Autres considérations*

Parmi les options offertes par les normes IFRS, le Groupe a retenu celle offerte par la norme IAS 23 autorisant à incorporer dans le coût des ouvrages les frais financiers supportés pendant la période de construction. Cette option était également celle retenue dans le cadre des règles comptables françaises.

La norme IAS 20 sur les subventions d'investissement autorise à présenter les subventions d'investissement soit en tant que produit différé, soit en déduction du coût des immobilisations. Le Groupe a choisi ce second mode de présentation conformément à sa pratique antérieure.

Le Groupe procèdera prochainement à l'analyse des conséquences des normes IFRS sur la présentation des états financiers de synthèse et sur le contenu de l'annexe des comptes.

5.8.3 Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés (exercice clos le 31 décembre 2004)

« 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 Sanef relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2004, 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.

Opinion sur les comptes consolidés

Nous avons effectué notre audit selon les normes professionnelles applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes 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.

Justifications des appréciations

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

- La note 5.8.2.2.3 de l'annexe expose les règles et méthodes comptables relatives aux immobilisations du domaine concédé et à leur amortissement.*
- La note 5.8.2.2.4 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.*

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 de l'annexe et nous nous sommes assurés de leur correcte application.

- La note 5.8.2.7 de l'annexe indique l'incidence du passage aux normes IFRS sur les capitaux propres consolidés au 1er janvier 2004 et au 31 décembre 2004 et sur le résultat consolidé 2004. Elle précise également les règles d'élaboration retenues pour l'application de la norme IFRS 1 et des autres normes comptables internationales adoptées dans l'Union européenne.*

Nous avons vérifié les règles d'élaboration retenues ainsi que leur correcte application et nous sommes assurés du caractère approprié de l'information contenue dans la note 5.8.2.7 de l'annexe.

Nos appréciations s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes consolidés, pris dans leur ensemble, et ont contribué à la formation de notre opinion sans réserve, exprimée dans la première partie de ce rapport.

Vérification spécifique

Par ailleurs, 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, le 10 février 2005

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Salustro Reydel

Paul Onillon

Benoît Lebrun

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

5.8.4 Comptes sociaux de la Société pour les exercices clos les 31 décembre 2002, 2003 et 2004

5.8.4.1 Comptes de résultat

(en milliers d'euros)	Notes	2004	2003	2002
Chiffre d'affaires	5.8.5.3.1	804.943	780.890	761.102
Charges d'exploitation		(446.814)	(426.769)	(422.536)
Achats et charges externes	5.8.5.3.2	(92.155)	(90.042)	(90.698)
Charges de personnel	5.8.5.3.3	(102.146)	(96.822)	(94.122)
Autres produits et charges (nets) d'exploitation .	5.8.5.3.4	8.971	9.111	14.322
Impôts et taxes	5.8.5.3.5	(92.566)	(88.913)	(86.597)
Dotations aux amortissements et aux provisions	5.8.5.3.6	(168.918)	(160.103)	(165.440)
Résultat d'exploitation		358.129	354.120	338.566
Résultat financier	5.8.5.3.7	(161.262)	(173.081)	(178.778)
Résultat courant		196.867	181.040	159.788
Résultat exceptionnel	5.8.5.3.8	13.105	(41.289)	(193.232)
Participation des salariés	5.8.5.3.9	(5.220)	(2.384)	(10.166)
Impôt sur les résultats		(56.151)	(18.695)	(67.919)
Résultat net		148.601	118.672	(111.528)

5.8.4.2 Bilans

ACTIF (en milliers d'euros)	Notes	2004	2003	2002
Immobilisations incorporelles	5.8.5.3.11	3.617	3.683	5.633
Immobilisations corporelles	5.8.5.3.12			
– Domaine concédé		5.644.476	5.478.417	5.358.811
– Amortissements		(2.017.902)	(1.862.367)	(1.730.058)
Immobilisations financières	5.8.5.3.13	294.954	287.903	288.147
Total actif immobilisé		3.925.145	3.907.636	3.922.533
Stocks et en-cours	5.8.5.3.14	5.674	4.848	5.149
Clients et comptes rattachés	5.8.5.3.15	61.223	57.947	60.005
Autres créances et comptes de régularisation . .	5.8.5.3.16	35.129	55.763	63.060
Valeurs mobilières de placement et disponibilités	5.8.5.3.17	333.457	141.228	24.584
Total actif circulant		435.483	259.786	152.798
TOTAL DE L'ACTIF		4.360.628	4.167.422	4.075.331

PASSIF (en milliers d'euros)	Notes	2004	2003	2002
Capital		48.322	48.322	48.322
Primes et réserves		6.287	6.287	6.287
Report à nouveau		595.218	493.282	604.810
Résultat		148.601	118.672	(111.528)
Subventions d'investissement		87.772	90.681	87.708
Capitaux propres		886.200	757.244	635.599
Provisions pour risques et charges	5.8.5.3.19	119.116	180.205	246.074
Emprunts et dettes financières	5.8.5.3.20	2.933.437	2.974.947	2.930.231
Fournisseurs et comptes rattachés	5.8.5.3.21	18.119	18.418	15.625
Autres dettes et comptes de régularisation	5.8.5.3.22	403.756	236.608	247.801
Total dettes		3.355.312	3.229.973	3.193.658
TOTAL DU PASSIF		4.360.628	4.167.422	4.075.331

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

5.8.4.3 Tableau des flux de trésorerie

(en milliers d'euros)	Notes	2004	2003	2002
Résultat net		148.601	118.672	(111.528)
Elimination des charges et produits sans incidence sur la trésorerie ou non liés à l'activité				
Amortissements et provisions (à l'exclusion des provisions sur actifs circulant)		108.949	99.778	376.202
Provision pour risque				20.340
Plus value / moins value de cession		(215)	55.551	(11)
Impact des changements de principes comptables				(49.211)
Amortissement des subventions d'investissement		(3.658)	(3.627)	(3.373)
Marge brute d'autofinancement	5.8.5.4.1	253.677	270.374	232.419
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité				
Créances et comptes de régularisation		16.377	9.348	(24.487)
Stock et en-cours		(826)	301	809
Dettes d'exploitation et autres dettes		153.685	(17.268)	25.223
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité	5.8.5.4.2	169.236	(7.619)	1.545
Flux net de trésorerie généré par l'activité		422.913	262.755	233.964
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	5.8.5.4.4	(173.672)	(190.705)	(137.632)
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		424	468	44
Variation nette des autres immobilisations financières		(4.240)		(175.319)
Flux net de trésorerie liés aux opérations d'investissement		(177.488)	(190.237)	(312.907)
Dividendes versés aux actionnaires		(16.737)		(58.756)
Remboursement des avances SAPN (compensation)				99.549
Subvention d'investissement reçues		748	6.600	8.882
Emission d'emprunts			220.000	274.000
Remboursement d'emprunts	5.8.5.4.3	(107.934)	(182.177)	(230.002)
Autres variations			(297)	(3.518)
Flux net de trésorerie liés aux opérations de financement		(123.923)	44.126	90.155
Incidence des variations de cours des devises				
Variation de trésorerie		121.502	116.644	11.211
Trésorerie d'ouverture		141.228	24.584	13.374
Trésorerie de clôture		262.730	141.228	24.584

5.8.5 Annexe aux comptes sociaux

Le texte qui suit constitue l'annexe des comptes sociaux 2004.

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 l'entreprise.

Les éléments d'information qui ne présentent pas un caractère obligatoire ne sont mentionnés que pour autant qu'ils aient une importance significative.

5.8.5.1 Présentation de la Société et faits marquants

La société Sanef est titulaire d'une convention avec l'Etat français lui octroyant la concession de 1.393 kilomètres d'autoroutes dont 1.316 sont en service au 31 décembre 2004.

La société Sanef a signé fin 2004 un nouveau cahier des charges 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'Etat et le report de l'échéance de la concession jusqu'en 2028.

La société Sanef a également signé fin 2004 le contrat d'entreprise 2004-2008 qui assurera à la société les évolutions tarifaires lui permettant la mise en œuvre des opérations programmées.

Plan de recapitalisation de SAPN

La filiale de Sanef, SAPN, a fait l'objet d'un plan de refinancement, présenté lors de l'Assemblée Générale Extraordinaire de SAPN du 23 octobre 2001, qui s'est notamment traduit en 2002, 2003 et 2004 par :

- a) Une convention signée le 31 janvier 2002 définissant le plan de subventions exceptionnelles, réparties sur la période 2002 à 2006, et les modalités de son ajustement.
- b) L'augmentation de capital décidée le 11 juin 2002 lors de l'Assemblée Générale Extraordinaire de SAPN, a été souscrite par Sanef pour un total de 243.998 milliers d'euros. Elle a été précédée d'une première réduction de capital de 21.507 milliers d'euros par apurement d'une partie des pertes du passé figurant en report à nouveau. Le capital a été appelé et libéré en septembre 2002 pour 179.823 milliers d'euros, dont 99.549 milliers d'euros par compensation de la créance liquide de Sanef vis-à-vis de SAPN et 80.274 milliers d'euros en numéraire. Le solde de 64.175 milliers d'euros est libérable dans les cinq ans. A l'issue de l'augmentation, une deuxième réduction par apurement des pertes a ramené le capital social de SAPN à 5 millions d'euros.
- c) En conséquence de la convention du 31 janvier 2002, le 30 décembre 2002, Sanef a versé à SAPN une première subvention de 27.914 milliers d'euros et a provisionné le solde du plan de subventions, soit une provision de 212.000 milliers d'euros correspondant à la dette conditionnée actualisée à fin décembre 2002.
 - Le 31 décembre 2003, Sanef a versé à SAPN une deuxième subvention de 52.200 milliers d'euros. La provision de 212.000 milliers d'euros existante fin 2002 a été ramenée à 148.700 milliers d'euros.
 - Le 31 décembre 2004, Sanef a versé à SAPN une troisième subvention de 53.700 milliers d'euros. La provision a été ramenée à 86.900 milliers d'euros, correspondant au solde de subventions à verser en 2005 (44.900 milliers d'euros) et en 2006 (42.000 milliers d'euros).

En outre le plan de refinancement prévoit également une augmentation de capital de 23.000 milliers d'euros à l'issue du plan en 2006.

5.8.5.2 Principes comptables

Les comptes annuels de Sanef sont établis en conformité avec la réglementation comptable en vigueur en France et en particulier avec les règlements codifiés par le Comité de Réglementation comptable.

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

5.8.5.2.1 Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles comprennent essentiellement des logiciels amortissables sur une durée de 3 à 5 ans.

5.8.5.2.2 Immobilisations corporelles du domaine concédé

Les immobilisations inscrites au bilan de Sanef correspondent pour leur quasi totalité aux immobilisations du domaine concédé ; pour l'essentiel, elles reviendront gratuitement à l'Etat à l'expiration de la concession. Les règles régissant leur traitement comptable ainsi que leur amortissement sont les suivantes :

- les immobilisations du domaine concédé

La concession s'étend aux autoroutes ou sections d'autoroutes décrites à la Section 4.5.1 « Le réseau autoroutier du Groupe », de même 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 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.

Les immobilisations du domaine concédé correspondent soit à des immobilisations « non renouvelables » pendant la durée de la concession (notamment infrastructures et ouvrages d'art) soit à des immobilisations « renouvelables » qui ont une durée de vie inférieure à celle de la concession (matériels de péage, de signalisation, de télétransmission, de vidéo surveillance, informatique, de transport et outillages).

Les investissements correspondant aux immobilisations « non renouvelables » sont répartis entre les immobilisations correspondant à la construction initiale et les immobilisations complémentaires sur autoroutes en service.

Les immobilisations du domaine concédé sont inscrites au bilan à leur coût de revient historique, incluant des intérêts intercalaires et certaines charges directes affectées.

- les amortissements des immobilisations du domaine concédé

Les immobilisations « non renouvelables » font l'objet d'un amortissement dit « de caducité » calculé selon le mode linéaire sur la durée comprise entre la date de leur mise en service et la date de fin de concession. Cet amortissement, qui est classé en charges d'exploitation, n'a pas pour objet de constater une dépréciation technique des constructions mais de ramener leur valeur nette comptable à une valeur nulle à l'expiration de la concession.

Les immobilisations d'exploitation « renouvelables » sont celles qui ont une durée de vie inférieure à celle de la concession ; elles font l'objet d'un amortissement pour dépréciation calculé presque exclusivement selon le mode linéaire, sur leur durée d'utilisation estimée entre trois et dix ans.

Un amortissement de caducité est également calculé sur les immobilisations d'exploitation « renouvelables » ; il a pour objet d'étaler sur la durée de la concession la moins value qui résulterait de la remise gratuite des immobilisations d'exploitation « renouvelables » au concédant en fin de concession si seul un amortissement pour dépréciation était pratiqué.

Pour les immobilisations d'exploitation « renouvelables », la dotation aux amortissements de caducité est calculée sur la base nette comptable correspondant au coût d'acquisition des biens diminué du cumul de l'amortissement pour dépréciation à la clôture de l'exercice et du cumul de l'amortissement de caducité à l'ouverture de l'exercice.

Par dérogation à l'avis du CNC relatif au plan comptable des sociétés d'autoroute du 11 octobre 1988, et dans un souci de meilleure compréhension par la communauté financière, les amortissements de caducité et les amortissements pour dépréciation sont présentés ensemble dans le compte de résultat et au bilan. Dans le compte de résultat, ils constituent une charge d'exploitation, et au bilan ils sont présentés en déduction des immobilisations auxquelles ils se rapportent.

5.8.5.2.3 La méthode des actifs par composants

Depuis l'exercice 2002, la Société applique les dispositions du règlement 2002-10 complété par le règlement 2003-07 du Comité de la Réglementation Comptable (CRC) : à ce titre il enregistre en immobilisations et

amortit linéairement sur une durée moyenne de dix ans les renouvellements des couches de roulement des chaussées.

Lors de la première application de cette méthode en 2002, Sanef a procédé à un retraitement rétrospectif de cette catégorie de dépenses, ce qui a entraîné sur le bilan d'ouverture au 1^{er} janvier 2002 une augmentation de la valeur nette des actifs immobilisés de 31.184 millions d'euros et une augmentation des capitaux propres de 15.094 millions d'euros après prise en compte de l'effet d'impôt.

5.8.5.2.4 *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.

5.8.5.2.5 *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 sur la base des perspectives financières ou de la situation nette comptable des filiales et participations, est inférieure au prix de revient.

5.8.5.2.6 *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 coût de revient.

5.8.5.2.7 *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.

5.8.5.2.8 *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.

5.8.5.2.9 *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, ceux-ci étant remboursés in fine.

5.8.5.2.10 *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 d'écart de conversion et font l'objet d'une provision pour pertes et charges lorsqu'ils traduisent une perte latente.

5.8.5.2.11 *Indemnités de fin de carrière et médailles du travail*

Les indemnités de fin de carrière et les médailles du travail sont calculées selon la méthode actuarielle des unités de crédit projetées mettant en œuvre une estimation des salaires en fin de carrière. La totalité des engagements de la société à l'égard du personnel est provisionnée au bilan et la variation de ces engagements est comptabilisée en charges de personnel.

5.8.5.2.12 *Impôts sur les résultats*

La société Sanef ne comptabilise pas d'impôts différés dans ses comptes annuels.

5.8.5.2.13 *Risques financiers*

La société Sanef 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.

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

Le financement externe de la société Sanef est libellé exclusivement en euros et il est assuré essentiellement à taux fixe : elle n'encourt pas de risque de hausse des taux d'intérêt. Toutefois la société a variabilisé une partie de sa position en taux fixe grâce à des swaps de taux d'intérêts. Ces instruments dérivés sont comptabilisés en tant qu'instruments de couverture, les flux d'intérêts produits par ces instruments étant enregistrés simultanément aux flux d'intérêts produits par ces emprunts.

5.8.5.2.14 Classement des créances et dettes

Les créances et dettes sont classées selon leur nature à l'actif et au passif sans considération de leur date d'échéance.

Sauf indication contraire, les créances et les dettes ont une échéance inférieure à un an.

5.8.5.3 Explication des postes du compte de résultat et du bilan et de leurs variations

Compte de résultat

5.8.5.3.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires se répartit de la manière suivante :

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Péages	766.543	746.827	720.608
Chiffre d'affaires hors péage	38.400	34.063	40.494
Chiffre d'affaires	804.943	780.890	761.102

Détail du chiffre d'affaires hors péage :

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Ventes d'abonnements	8.591	7.370	6.549
Redevances des installations commerciales (a)	14.546	14.007	14.681
Ventes de carburants et services divers	1.183	1.097	1.168
Services télécoms (b)	7.970	8.931	15.330
Prestations d'ingénierie et ventes de systèmes (c)	6.110	2.658	2.766
Chiffre d'affaires hors péage	38.400	34.063	40.494

a) Redevances des installations commerciales

Il s'agit des redevances reçues des tiers exploitant les installations commerciales situées sur les aires de service.

b) Services télécoms

Ils correspondent aux locations de fibres optiques ou de pylônes à des opérateurs de télécommunication. La diminution observée correspond à des fins de contrats suite à des regroupements ou des disparitions d'opérateurs.

c) Prestations d'ingénierie et ventes de systèmes

Les services d'ingénierie portent essentiellement sur de l'assistance à maîtrise d'ouvrage et du conseil ou de la vente de systèmes de péage et de télématique.

En 2004, ce poste inclut pour la première fois 4.264 milliers d'euros de refacturations de prestations sur le TGV Est, la contrepartie figurant en autres charges externes. Précédemment, ces prestations étaient enregistrées au bilan, sans incidence sur le compte de résultat qui n'enregistrait que la marge.

5.8.5.3.2 Achats et charges externes

Les achats et charges externes se décomposent comme suit :

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Energie, fournitures et pièces détachées	(13.673)	(14.049)	(12.146)
Entretien sur infrastructures	(13.355)	(17.192)	(21.532)
Entretien courant	(12.584)	(9.067)	(9.508)
Redevance domaniale	(23.807)	(23.467)	(22.816)
Autres charges et prestations externes	(28.736)	(26.267)	(24.696)
Achats et charges externes	(92.155)	(90.042)	(90.698)

La hausse du poste entretien courant est due aux travaux effectués sur le TGV Est (Cf note 5.8.5.1.1 c))

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.

5.8.5.3.3 Charges de personnel

a) Analyse des charges

Les charges de personnel de la société Sanef se ventilent comme suit :

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Salaires et traitements	(68.108)	(64.771)	(63.946)
Charges sociales et engagements sociaux différés	(30.809)	(29.325)	(27.878)
Intéressement et abondement plan d'épargne	(3.229)	(2.727)	(2.298)
Charges de personnel	(102.146)	(96.822)	(94.122)

b) Effectifs moyens pondérés

(en personnes employées)	2004	2003	2002
Cadres	242	224	203
Agent de maîtrise	596	589	584
Employés	1.557	1.619	1.649
Effectifs	2.395	2.432	2.436

Les informations détaillées ci-dessus concernent les effectifs moyens pondérés de la société (*indice bilan social : 114.2*).

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

5.8.5.3.4 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.

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Transfert de charges et production immobilisée	3.514	3.299	3.721
Remboursement de sinistres	3.881	4.211	4.102
Autres	1.576	1.601	6.499
	-----	-----	-----
Autres produits et charges (nets) d'exploitation	8.971	9.111	14.322
	=====	=====	=====

En 2002, le poste « Autres » comprenait un montant de 4.082 milliers d'euros d'indemnités de résiliation sur l'activité fibres optiques.

5.8.5.3.5 Impôts et taxes

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Taxe d'aménagement du territoire	(67.377)	(65.862)	(65.036)
Taxe professionnelle	(20.523)	(19.551)	(18.238)
Impôts, taxes et versements assimilés sur rémunération	(2.268)	(1.689)	(1.815)
Autres impôts et taxes	(2.398)	(1.811)	(1.508)
	-----	-----	-----
Impôts et taxes	(92.566)	(88.913)	(86.597)
	=====	=====	=====

La taxe d'aménagement du territoire s'élève à 6,86 euros par millier de kilomètres parcourus.

5.8.5.3.6 Dotations aux amortissements et aux provisions

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Amortissement pour dépréciation des chaussées	(16.033)	(13.655)	(12.797)
Amortissement pour dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles (autres que chaussées)	(20.259)	(19.098)	(18.113)
Amortissement de caducité des immobilisations	(132.005)	(131.610)	(130.629)
<i>dont : Amortissement de caducité des immobilisations non renouvelables</i>	<i>(131.156)</i>	<i>(130.726)</i>	<i>(129.724)</i>
<i>Amortissement de caducité des immobilisations renouvelables</i>	<i>(849)</i>	<i>(884)</i>	<i>(905)</i>
Autres dotations nettes aux provisions	(621)	4.260	(3.901)
<i>dont : Dotations aux provisions d'exploitation</i>	<i>(1.705)</i>	<i>(1.990)</i>	<i>(5.996)</i>
<i>Reprises de provisions d'exploitation</i>	<i>1.084</i>	<i>6.250</i>	<i>2.095</i>
	-----	-----	-----
Dotations aux amortissements et provisions	(168.918)	(160.103)	(165.440)
	=====	=====	=====

La reprise de provision d'exploitation de l'exercice 2003 porte essentiellement sur des créances devenues irrécouvrables (5.047 milliers d'euros), et trouve sa contrepartie, la même année, en « Autres charges d'exploitation ».

5.8.5.3.7 *Résultat financier*

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Intérêts des emprunts	(172.282)	(186.046)	(190.094)
Intérêts intercalaires immobilisés	6.897	5.752	3.884
Amortissement des frais d'émission et des primes sur emprunts	(1.216)	(1.274)	(1.370)
Autres produits et charges	5.339	8.487	8.802
Résultat financier	(161.262)	(173.081)	(178.778)

5.8.5.3.8 *Résultat exceptionnel*

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Plus-values et moins values de cession d'immobilisations ⁽¹⁾ . .	215	(55.551)	11
Subventions accordées dans le cadre de la recapitalisation de SAPN ⁽²⁾	(53.700)	(52.200)	(27.914)
Dotations et reprises aux provisions pour risques et charges ⁽²⁾ .	62.427	63.300	(212.000)
Amortissement des subventions d'investissement	3.658	3.627	3.373
Autres ⁽³⁾	505	(465)	43.298
Résultat exceptionnel	13.105	(41.289)	(193.232)

⁽¹⁾ Sur l'exercice 2003 a été constatée en perte la non-valeur des travaux préliminaires de l'A16, pour un montant de 54.222 milliers d'euros.

⁽²⁾ Cf plan de recapitalisation de SAPN (Faits marquants).

⁽³⁾ En 2002, le changement de méthode sur les actifs par composants a eu pour conséquence l'enregistrement en produit exceptionnel de 49.211 milliers d'euros.

5.8.5.3.9 *Participation des salariés*

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Participation des salariés	(5.220)	(2.384)	(10.166)

Sanef a conclu un accord dérogatoire applicable dès l'exercice 2002. Cet exercice a enregistré une participation exceptionnelle importante du fait des changements de méthode comptable.

5.8.5.3.10 *Impôt sur les résultats*

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Impôts sur les résultats	(56.151)	(18.695)	(67.919)

La charge d'impôt sur les résultats s'analyse ainsi :

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Charge d'impôt relative aux opérations de l'exercice	(56.202)	(21.610)	(49.218)
Produit de l'intégration fiscale	51	2.915	14.002
Impact des changements de méthode et autres			(32.703)
Total	(56.151)	(18.695)	(67.919)

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

Les impôts différés ne sont pas comptabilisés : le montant net des impôts différés passif à la clôture des exercices 2004 et 2003 était respectivement de 76.924 milliers d'euros et de 81.515 milliers d'euros. Ils proviennent principalement des intérêts intercalaires immobilisés qui seront réintégrés linéairement sur la durée restant à courir de la concession.

Bilan

5.8.5.3.11 Immobilisations incorporelles

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Immobilisations incorporelles	10.384	9.457	10.636
Amortissement immobilisations incorporelles	(6.767)	(5.774)	(5.003)
Immobilisations incorporelles	3.617	3.683	5.633

Les immobilisations incorporelles sont essentiellement constituées de logiciels amortis sur une période de 3 à 5 ans.

Les variations s'analysent comme suit :

(en milliers d'euros)	2002	Acquisition	Diminution	Autres	2003
Immobilisations incorporelles	10.636	880	(2.059)		9.457
Amortissement immobilisations incorporelles	(5.003)	(1.458)	687		(5.774)
Immobilisations incorporelles	5.633	(578)	(1.372)		3.683

(en milliers d'euros)	2003	Augmentation	Diminution	Autres	2004
Immobilisations incorporelles	9.457	1.231	(304)		10.384
Amortissement immobilisations incorporelles	(5.774)	(1.285)	292		(6.767)
Immobilisations incorporelles	3.683	(54)	(12)		3.617

5.8.5.3.12 Immobilisations corporelles

La totalité du réseau concédé en service représente 1.316 kilomètres d'autoroute au 30 juin 2004.

Valeurs brutes (en milliers d'euros)	2002	Acquisitions ou virement	Cessions et sorties	Mises en service	2003
Immobilisations de constructions en service	4.880.533		(29)	21.347	4.901.840
Immobilisations de construction – Chaussées renouvelables	156.553	29.216	(27.517)		158.251
Immobilisations d'exploitation en service	184.381	14.311	(3.169)	2.687	198.210
Immobilisations en cours	137.345	173.501	(66.697)	(24.034)	220.115
Immobilisations corporelles	5.358.812	217.028	(97.422)	0	5.478.416

Valeurs brutes (en milliers d'euros)	2003	Acquisitions ou virement	Cessions et sorties	Mises en service	2004
Immobilisations de constructions en service	4.901.840		(1.102)	10.909	4.911.647
Immobilisations de construction – Chaussées renouvelables	158.251	25.816	(8.044)	68	176.091
Immobilisations d'exploitation en service	198.210	6.704	(2.508)	10.820	213.226
Immobilisations en cours	220.115	145.194		(21.797)	343.512
Immobilisations corporelles	5.478.416	177.714	(11.654)	0	5.644.476

Amortissements (en milliers d'euros)	2002	Dotations	Reprises et cessions	2003
Amortissements pour dépréciation des immobilisations d'exploitation	113.933	17.640	(3.080)	128.493
Amortissements pour dépréciation – Chaussées renouvelables	67.061	13.655	(27.516)	53.200
Amortissement de caducité des immobilisations non renouvelables	1.502.142	130.726		1.632.868
Amortissement de caducité des immobilisations d'exploitation	46.922	884		47.806
Immobilisations corporelles	1.730.058	162.905	(30.596)	1.862.367

Amortissements (en milliers d'euros)	2003	Dotations	Reprises et cessions	2004
Amortissements pour dépréciation des immobilisations d'exploitation	128.493	18.954	(3.413)	144.034
Amortissements pour dépréciation – Chaussées renouvelables	53.200	16.033	(8.044)	61.189
Amortissement de caducité des immobilisations non renouvelables	1.632.868	131.156		1.764.024
Amortissement de caducité des immobilisations d'exploitation	47.806	849		48.655
Immobilisations corporelles	1.862.367	166.992	(11.457)	2.017.902

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

5.8.5.3.13 Immobilisations financières

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Participation ⁽¹⁾	292.529	285.237	285.177
Avances rattachées à des participations ⁽²⁾	589	589	855
Dépréciation	(502)	–	–
Prêts ⁽³⁾	2.292	2.038	2.093
Autres immobilisations financières ⁽⁴⁾	46	39	22
Immobilisations financières	294.954	287.903	288.147

Dont au 31 décembre 2004 :

- (1) Une participation chez SAPN de 284.909 milliers d'euros avec un montant de capital restant à libérer de 64.175 milliers d'euros dans les deux ans.
- (2) 589 milliers d'euros correspondant à une avance consolidable au GIE SC Autoroutes.
- (3) Le montant des prêts correspond essentiellement à l'investissement obligatoire dans l'effort de construction.
- (4) Les autres immobilisations financières correspondent à des dépôts et cautionnements.

La progression du poste « participation » résulte de l'acquisition, en juin 2004, des sociétés Masternaut (pour un montant de 2.572 milliers d'euros) et Nacional P (pour un montant de 4.720 milliers d'euros).

L'avance consentie au GIE SC Autoroutes a été dépréciée à concurrence de 502 milliers d'euros sur l'exercice 2004.

5.8.5.3.14 Stocks

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Stocks et en-cours	5.674	4.848	5.721
Dépréciation des stocks			(572)
Stocks et en-cours nets	5.674	4.848	5.149

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, engines), des fournitures informatiques et de bureau.

5.8.5.3.15 Clients et comptes rattachés

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Clients – Péages (abonnés,...)	34.640	33.647	32.089
Clients – Activités annexes	30.610	27.771	35.235
Dépréciation créances douteuses	(4.027)	(3.471)	(7.319)
Créances clients et comptes rattachés	61.223	57.947	60.005

⁽¹⁾ Les clients « Activités annexes » comprennent désormais les produits à recevoir sur les installations commerciales soit 15.971 milliers d'euros. Afin de rendre comparables les trois exercices, les montants de 2003 et 2002 ont été retraités (13.121 milliers d'euros en 2003 et 13.416 milliers d'euros en 2002).

Les dépréciations concernent essentiellement les clients « télécoms » résiliés.

5.8.5.3.16 Autres créances et comptes de régularisation

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Etat et autres organismes publics	10.349	23.847	5.355
Autres créances et produits à recevoir	5.688	11.935	37.929
Charges constatées d'avance	12.249	12.157	11.945
Charges à répartir	6.000	7.239	7.521
Ecart de conversion actif	843	585	310
Autres créances et comptes rattachés	35.129	55.763	63.060

Les « Charges constatées d'avance » correspondent pour l'essentiel à la quote-part de redevance domaniale relative au 1^{er} semestre de l'exercice suivant.

Les « Charges à répartir » sont principalement constituées du montant non amorti des primes d'émission et de remboursement d'emprunts.

5.8.5.3.17 Valeurs mobilières de placement et disponibilités

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Valeurs mobilières de placement	315.436	117.678	13.634
Disponibilités	18.021	23.550	10.950
Valeurs mobilières de placement et disponibilités	333.457	141.228	24.584

Les « Valeurs mobilières de placement » comprennent principalement des SICAV de trésorerie, des bons de caisse et des certificats de dépôt négociables. Il n'y a pas de produits latents sur ces valeurs.

L'accroissement s'explique à concurrence de 58.600 milliers d'euros en 2003 et 160.759 milliers d'euros en 2004 par la récupération provisoire du crédit de TVA (Cf 5.8.5.3.22) et à hauteur de 70.727 milliers d'euros par le placement des disponibilités de SAPN dans le cadre de sa convention de trésorerie signée le 1^{er} décembre 2004.

La société ne détient pas d'actions propres.

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

5.8.5.3.18 Capitaux propres

Le capital social de la société Sanef s'élève à 48.322.268 euros divisé en 3.169.733 actions de même nominal.

(en milliers d'euros)	2003	Affectation selon AG du 09/06/2004	Dividendes AG du 09/06/2004	Subventions reçues moins reprise	Résultat 2004	2004
Capital	48.322					48.322
Réserve légale et de plus-value LT	6.287					6.287
Autres réserves	0					0
Report à nouveau	493.282	101.936				595.218
Résultat 2003	118.672	(101.936)	(16.736)			
Résultat 2004					148.601	148.601
Subventions d'investissements	90.681			(2.909)		87.772
	757.244	0	(16.736)	(2.909)	148.601	886.200

Sur 2004, les subventions d'investissement augmentent de 749 milliers d'euros et font l'objet d'une reprise de 3.658 milliers d'euros.

Au 31 décembre 2004, il n'existe aucun instrument de dilution.

L'Assemblée Générale mixte du 11 janvier 2005 a décidé la division par 22 de la valeur nominale des actions et d'en accroître corrélativement le nombre qui passe ainsi de 3.169.733 à 69.734.126.

5.8.5.3.19 Provisions pour risques et charges

(en milliers d'euros)	2002	Dotation	Reprise (provisions utilisées)	Reprise (provisions non utilisées)	Autres	2003
Retraites et engagements assimilés	7.504	1.581				9.085
<i>Engagements de retraites . .</i>	<i>6.682</i>	<i>1.437</i>				<i>8.119</i>
<i>Médailles du travail</i>	<i>822</i>	<i>144</i>				<i>966</i>
Litiges	1.329	589	(611)			1.308
Impôts (litige ARD)	20.340					20.340
Soutien SAPN	212.000		(52.200)	(11.100)		148.700
Indexation	310	275				585
Commission de garantie	4.591			(4.591)		0
Indemnités de résiliation		180				180
Abondement		7				7
Provisions pour risques et charges	246.074	2.632	(52.811)	(15.691)	—	180.205

(en milliers d'euros)	2003	Dotation	Reprise (provisions utilisées)	Reprise (provisions non utilisées)	Autres	2004
Retraites et engagements assimilés	9.085	1.086				10.171
<i>Engagements de retraites . .</i>	<i>8.119</i>	<i>492</i>				<i>8.611</i>
<i>Médailles du travail</i>	<i>966</i>	<i>594</i>				<i>1.560</i>
Litiges	1.308	88	(715)			681
Impôts (litige ARD)	20.340					20.340
Soutien SAPN	148.700		(53.700)	(8.100)		86.900
Indexation	585	259				844
Commission de garantie	0					0
Indemnités de résiliation	180					180
Abondement	7			(7)		0
Provisions pour risques et charges	180.205	1.433	(54.415)	(8.107)	—	119.116

Provisions pour retraites et engagements assimilés :

Au 31 décembre 2004, les principales hypothèses d'évaluation retenues par le groupe sont :

- taux d'actualisation : 4,75 % (taux de rendement des obligations émises par les sociétés de 1^{ère} catégorie) ;
- taux moyen de revalorisation des rémunérations : 3,5 %

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

5.8.5.3.20 Emprunts et dettes financières

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Emprunts CNA à taux fixe	2.486.912	2.594.845	2.647.334
Emprunts CNA à taux variable ou révisable	278.313	278.055	187.469
Avances des collectivités territoriales	1.334	1.334	1.906
Avances de l'Etat			
Autres	81.426	9.225	3.445
Sous-total	2.847.985	2.883.459	2.840.154
Intérêts courus	85.452	91.488	90.077
Total Emprunts et dettes financières	2.933.437	2.974.947	2.930.231

Il n'a été souscrit à aucun nouvel emprunt en 2004 ; le montant des emprunts remboursés sur la même période s'élève à 107.934 milliers d'euros.

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Emprunts et dettes financières	2.933.437	2.974.947	2.930.231
Trésorerie	333.455	141.228	24.584
Endettement net	2.599.982	2.833.719	2.905.647
Variation	(233.737)	(71.928)	

Emprunts CNA

Ces emprunts ont été souscrits par Sanef 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 d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA). Cette convention prévoit la mise à la disposition des SEMCA de fonds levés par la CNA, soit dans le cadre de son programme d'émission obligataire, soit auprès de la BEI ou de la CDC.

Les prêts consentis par la CNA aux SEMCA sont assortis des mêmes conditions et des mêmes échéances que les emprunts souscrits par la CNA pour les financer.

Les conditions d'emprunts accordés à Sanef reflètent également une opération d'échange (« swap ») effectuée par la CNA. Cette opération d'échange a pour effet de convertir en euros un emprunt en Livre Sterling (capital restant dû identique à fin 2004, 2003 et 2002 : 12.067 milliers d'euros) et de réduire le taux fixe de cet emprunt.

Les emprunts CNA taux fixes portent intérêts à des taux nominaux compris entre 4,38 % et 13,96 %, le taux nominal moyen de l'encours d'emprunts à taux fixes étant de 6,37 % au 31 décembre 2004 contre 6,48 % au 31 décembre 2003, et 6,70 % au 31 décembre 2002.

Les emprunts à taux variables représentent un encours de 278,3 millions (dont 843 milliers d'euros d'indexation du capital). Les taux sont fixés par référence à un taux de marché ou font l'objet d'une indexation sur l'inflation.

Au 31 décembre 2004 Sanef a variabilisé une partie de ses intérêts en utilisant trois swaps (payeur de taux variable et receveur de taux fixe). Les emprunts sous-jacents s'élèvent à 132 millions d'euros.

Au 31 décembre 2004, l'échéancier de remboursement du principal des dettes financières de la société était (en milliers d'euros) le suivant :

Années (en milliers d'euros)	Capital à moins d'un an	Capital entre 1 à 5 ans	Capital à plus de 5 ans	TOTAL restant à rembourser
2005	137.204			137.204
2006		185.402		185.402
2007		160.073		160.073
2008		308.253		308.253
2009		215.716		215.716
2010			189.038	189.038
2011			173.700	173.700
2012			83.521	83.521
2013			161.369	161.369
2014			187.035	187.035
2015			245.035	245.035
2016			224.878	224.878
2017			274.000	274.000
2018			220.000	220.000
Total au 31.12.2004	137.204	869.444	1.758.576	2.765.224⁽¹⁾
Total au 31.12.2003	107.934	790.932	1.974.034	2.872.900
Total au 31.12.2002	182.177	590.613	2.062.013	2.834.803

⁽¹⁾ dont 278.313 milliers d'euros à taux variable ou révisable.

Autres : ce poste comprend essentiellement le compte courant de SAPN pour 70.727 milliers d'euros, fonctionnant dans le cadre d'une convention de trésorerie intra-groupe depuis décembre 2004, ainsi que des dépôts et cautionnements reçus.

5.8.5.3.21 Fournisseurs et comptes rattachés

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	18.119	18.418	15.625

5.8.5.3.22 Dettes et comptes de régularisation

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Capital non libéré (SAPN)	64.175	64.175	64.175
Dettes sur immobilisations	48.011	39.424	24.649
Dettes fiscales et sociales	254.536	98.084	111.113
Produits constatés d'avance	25.448	27.463	32.471
Autres	11.586	7.464	15.392
Autres dettes et comptes de régularisation	403.756	236.608	247.801

La libération du solde de l'augmentation de capital de SAPN doit intervenir dans les deux ans.

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

Au 31 décembre 2003 et au 31 décembre 2004, les dettes fiscales et sociales intègrent dans les dettes à moins d'un an, des montants respectivement de 58.600 milliers d'euros et 160.759 milliers d'euros correspondant à l'imputation, par la société, d'un crédit de TVA dont elle s'estimait titulaire.

Le 21 janvier 2005, Sanef a remboursé cette dette de TVA de 160.759 milliers d'euros née de la récupération de ce crédit de TVA.

La dette sur immobilisations au 31 décembre 2004 comprend 3.313 milliers d'euros correspondant au solde à payer sur l'acquisition de Masternaut.

5.8.5.3.23 Engagements hors bilan

a) Engagements donnés

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Intégration fiscale ⁽¹⁾	149.435	149.435	127.089
Engagement futur 1 % paysage	2.756	2.939	7.418
Cautions données	7.355		
Engagement achat de titres Alis et Masternaut	3.641		
Total	163.187	152.374	134.507

⁽¹⁾ Voir 5.8.5.5.1

Engagement 1 % paysage

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 d'un même montant, aux dépenses nécessaires à la bonne insertion de l'autoroute dans le paysage environnant.

Les dépenses dites du 1 % paysage s'inscrivent dans la politique définie par les pouvoirs publics dans une note du 12 décembre 1995 sur l'environnement et le développement économique des régions traversées par les autoroutes et grands itinéraires interrégionaux, et sont ainsi définies dans le cahier des charges de la concession :

« Pour les autoroutes à construire ou en cours de construction, la société concessionnaire contribue aux dépenses nécessaires à la bonne insertion de l'autoroute dans le paysage environnant, dans l'intérêt tant des habitants du voisinage que des usagers de l'autoroute y compris les dépenses d'entretien des aménagements paysagers ainsi réalisés. Ces dépenses peuvent éventuellement concerner des interventions en dehors de l'emprise concédée. Le montant des dépenses à la charge de la société concessionnaire ne pourra dépasser 0,5 % du coût des ouvrages, sous réserve que les collectivités publiques contribuent, dans les conditions précisées par l'Etat au financement de ces dépenses pour un même montant. » (article 12.10).

Pour pouvoir être utilement invoqué, l'exercice de ce droit par les collectivités publiques est cependant subordonné à l'inscription par décret des travaux autoroutiers prévus sur une liste ; la demande de subventions sur la base de cette liste rend les travaux en cause éligibles au 1 % et crée alors un engagement de la société de participer aux aménagements qui seront effectués à ce titre.

Engagement d'achat de compléments de titres Alis et Masternaut

Le 9 décembre 2004, Sanef a conclu un accord en vue de l'acquisition de 11,67 % du capital d'Alis auprès du groupe Bouygues pour un montant de 1,7 million d'euros. Cette acquisition permettra au Groupe de porter sa participation totale au capital de la société Alis à 19,63 %.

Par un accord d'options croisées, Sanef s'est également engagé, au moment de l'acquisition de Masternaut, à acquérir le solde des actions détenues par les actionnaires minoritaires (soit 1.464 sur les 9.652 actions existantes), pour un prix dépendant des performances de la société. Le montant à verser (au plus tôt le 31 décembre 2006) sera ainsi compris entre 985 milliers d'euros et 1.941 milliers d'euros.

Cautions données

Sanef a donné à un organisme bancaire deux cautions d'un montant global de 7.355 milliers d'euros en vue de l'exécution d'un contrat d'équipement en Croatie.

b) Engagements reçus

Les engagements reçus concernent pour partie des cautions bancaires sur marchés. Celles-ci sont mises en place par les entreprises de travaux, au titre de leur obligation de bonne fin des travaux ou prestations, commandés par Sanef. Ils incluent également les cautions bancaires reçues dans le cadre de certains abonnements au péage.

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Cautions bancaires	60.476	61.977	54.286
Total	60.476	61.977	54.286

c) Engagements réciproques

(en milliers d'euros)	2004	2003	2002
Marchés travaux (signés et non engagés)	63.154	182.905	264.128
Total	63.154	182.905	264.128

d) Informations sur les instruments dérivés utilisés par Sanef

Au 31 décembre 2003 et au 31 décembre 2002, il n'existait aucun instrument de ce type.

Au 31 décembre 2004, Sanef a variabilisé une partie de ses intérêts en utilisant des produits de swap (payeur de taux variable et receveur de taux fixe). Les emprunts sous-jacents s'élèvent à 132 millions d'euros.

Les caractéristiques des swaps et les montants des emprunts sous-jacents sont les suivants :

(en milliers d'euros)	A fin 2015	A fin 2017	Total
Montant	32.000	100.000	132.000
Valeur de Marché	767	1.382	2.149
Sanef reçoit le taux fixe	4,077 %	4,036 %	
Sanef paye le taux variable	Euribor 3 mois	Euribor 3 mois	

La présentation faite des engagements hors bilan n'omet pas l'existence d'engagements hors bilan significatifs selon les normes en vigueur.

5.8.5.4 Explications de certains éléments des tableaux du flux de trésorerie

5.8.5.4.1 Détermination de la marge brute d'autofinancement

Les amortissements et provisions retenus pour le calcul de la marge brute d'autofinancement excluent les provisions sur actifs circulants et comprennent :

- les dotations nettes relatives à l'actif immobilisé,
- les dotations nettes aux provisions pour risques et charges,
- la variation des charges à répartir,

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

– l’indexation des dettes.

5.8.5.4.2 Variation du besoin en fond de roulement lié à l’activité

La variation du besoin en fonds de roulement en 2003 et 2004 bénéficie à hauteur de 58.600 milliers d’euros (en 2003) et 102.159 milliers d’euros (en 2004) de récupérations temporaires d’un crédit de TVA. Le montant total de ce crédit, soit 160.759 milliers d’euros, a été remboursé début 2005.

5.8.5.4.3 Variation des emprunts

La variation en capital seule est inscrite en flux d’investissement (émissions et remboursements d’emprunts).

La variation des intérêts courus non échus et celle des dépôts reçus sont intégrées dans la rubrique « Dettes d’exploitation et diverses » (flux de trésorerie générés par l’activité).

5.8.5.4.4 Acquisition d’immobilisations

La variation des flux générés par l’acquisition des immobilisations est obtenue par les investissements de l’exercice diminués de la variation des soldes des comptes fournisseurs d’immobilisations.

5.8.5.5 Informations complémentaires

5.8.5.5.1 Intégration fiscale et consolidation comptable

Sanef est la société mère du groupe d’intégration fiscale comprenant les sociétés SAPN, SODERANE et SONORA. La convention signée entre les sociétés intégrées a été établie selon la méthode de la neutralité fiscale pour les différentes sociétés du groupe.

A fin 2004, le montant des déficits ordinaires et ARD (Amortissements Réputés Différés) apporté au groupe d’intégration fiscale par la filiale SAPN s’élève à 436.851 milliers d’euros, soit un équivalent d’impôt de 149.435 milliers d’euros.

Sanef établit des comptes consolidés comprenant Sanef et ses filiales SAPN, Nacional P et Masternaut (selon la méthode de l’intégration globale).

5.8.5.5.2 Indicateurs comptables et financiers

(en milliers d’euros)	2004	2003	2002
Valeur ajoutée	712.788	690.848	670.403
Excédent brut d’exploitation (EBE)	518.077	505.112	489.684
Marge EBE	64,36 %	64,68 %	64,34 %
EBITDA ⁽¹⁾	521.827	511.839	493.840
Marge EBITDA	64,83 %	65,55 %	64,90 %
Marge brute d’autofinancement	253.677	270.374	232.419

⁽¹⁾ Résultat d’exploitation corrigé de la charge de participation hors dotations aux amortissements et aux provisions.

5.8.5.5.3 Litiges

La société Sanef est partie à un certain nombre de litiges dans le cours normal de ses activités. Sanef considère qu’au 31 décembre 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).

Compte tenu de l’évolution de la réclamation MKI sur un marché de travaux, le litige, encore inscrit en hors bilan au 31 décembre 2003, a été enregistré dans les comptes, dans les immobilisations en cours, pour un montant de 3,7 millions d’euros.

5.8.5.5.4 Cahier des charges

La convention de concession principale et le cahier des charges annexés constituent les instruments fondamentaux définissant les relations entre l’Etat et la société Sanef. Ils régissent notamment la construction et l’exploitation des

autoroutes, les dispositions financières applicables, la durée de concession 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 de sécurité et de commodité ;
- 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'Etat 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 ;
- les conditions du retour des actifs à l'Etat en fin de concession et les restrictions grevant les actifs ;
- la faculté de l'Etat de racheter les contrats de concession pour motif d'intérêt général à compter du 1^{er} janvier 2013.

5.8.5.5.5 Informations sur les parties liées

Les principaux tiers ayant une position privilégiée à l'égard de la Sanef sont :

- l'Etat, le principal actionnaire de la Société,
- les filiales et participations de Sanef, dont la liste figure dans la note 5.8.5.6, en particulier SAPN,
- les autres sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes, qui sont comme Sanef, contrôlées par l'Etat,
- la Caisse Nationale des Autoroutes, établissement public à caractère administratif.

La principale relation avec l'Etat est constituée par le contrat de concession et son cahier des charges mentionné dans la note 5.8.5.1.

SAPN a fait l'objet d'un plan de refinancement dont les caractéristiques sont décrites dans la note 5.8.5.1. Les relations avec les autres filiales et participations ne portent pas sur des montants significatifs.

Ainsi que cela est indiqué dans la note 5.8.5.3.20, les principales ressources de financement à long terme de Sanef résultent des emprunts qu'elle souscrit auprès de la Caisse Nationale des Autoroutes.

Les relations avec les autres sociétés d'économie mixte sont limitées à :

- un accord conclu avec APRR dont le réseau autoroutier est lié à celui de Sanef, cet accord définissant les modalités de perception et de reversement des péages par l'une pour le compte de l'autre.
- un accord de réciprocité concernant l'abonnement au télépéage « Liber-t » pour rétrocéder les péages perçus pour le compte des autres sociétés d'autoroute.

5.8.5.5.6 Rémunération des organes de direction

La rémunération des mandataires sociaux pour l'exercice 2004 est de 446 milliers d'euros, avantages en nature inclus. Il n'a été versé aucune rémunération aux autres administrateurs. Il n'a été versé aucun jeton de présence au cours de l'exercice.

CHAPITRE 5

PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

5.8.5.6 Liste des filiales et des participations

Liste des filiales et participations (montants en milliers d'euros) ⁽²⁾	Capital	Autres capitaux propres ⁽¹⁾	Quote part capital	Valeur comptable des titres détenus		Prêt et avances Valeur nette	Chiffre d'affaires HT	Résultat
				Brute	nette			
Filiales (plus de 50 % des titres)								
- SAPN	5.000	16.158	99,92 %	284.909	284.909		246.943	3.875
- SODERANE	15	36	99,40 %	15	15		938	(1)
- NACIONAL P	1.560	551	100,00 %	4.720	4.720		80	1
- MASTERNAUT	470	74	84,84 %	2.572	2.572		7.488	373
Participations								
- CENTAURE NORD PAS DE CALAIS	320	324	34,00 %	259	259		NC	NC
- GIE Autoroutes Trafic	300		18,00 %	54	54		NC	NC
- GIE SC Autoroutes						87	NC	(128)

(1) Non compris le résultat de l'année

(2) La société Sanef ne s'est pas portée caution pour le compte de ces filiales et n'a pas reçu de dividendes.

5.8.6 Rapport général des commissaires aux comptes sur les comptes sociaux (exercice clos le 31 décembre 2004)

« En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2004, sur :

- le contrôle des comptes annuels de la société Sanef, 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.

Opinion sur les comptes annuels

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

Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

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

Justification des appréciations

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

- La note 5.8.5.2.2 de l'annexe expose les règles et méthodes comptables relatives aux immobilisations du domaine concédé et à leur amortissement.
- La note 5.8.5.2.3 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.

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 de l'annexe 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 l'opinion sans réserve, exprimée dans la première partie de ce rapport.

Vérifications et informations spécifiques

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

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

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

Paris, le 10 février 2005

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Paul Onillon

Salustro Reydel

Benoît Lebrun

5.9 HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES ET DES MEMBRES DE LEURS RESEAUX PRIS EN CHARGE PAR LE GROUPE

		PricewaterhouseCoopers				Salustro Reydel			
		Montant		%		Montant		%	
		2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003
Audit	Certification des comptes	201.500	149.380	64 %	62 %	104.000	76.000	100 %	100 %
	Missions accessoires	111.690	92.775	36 %	38 %			0 %	0 %
	Sous-total	313.190	242.155	100 %	100 %	104.000	76.000	100 %	100 %
Autres prestations	Juridique, fiscal, social								
	Autres								
	Sous-total								
TOTAL		313.190	242.155			104.000	76.000		

GOVERNEMENT D'ENTREPRISE ET CONTROLE INTERNE

A l'exception de la disposition statutaire relative à la composition du conseil d'administration (voir Section 6.1.1.1 « Composition du conseil d'administration ») adoptée par l'assemblée générale extraordinaire du 11 janvier 2005, sous condition suspensive non-rétroactive de l'admission aux négociations et de la première cotation des actions de la Société sur le Premier Marché d'Euronext Paris S.A. (ou son successeur), les renseignements relatifs aux organes d'administration et de direction de la Société figurant dans le présent chapitre résultent de dispositions statutaires adoptées avec effet immédiat par cette même assemblée extraordinaire.

6.1 COMPOSITION ET FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

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

6.1.1 Conseil d'administration

6.1.1.1 Composition du conseil d'administration

La Société est administrée par un conseil d'administration composé de quatorze membres au plus, dont les administrateurs représentant l'Etat désignés conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables, notamment le décret-loi du 30 octobre 1935, lequel prévoit qu'il est réservé à l'Etat, au sein des conseils d'administration des sociétés dans lesquelles il détient une participation, au moins égale à 10 % en capital, un nombre de sièges proportionnel à sa participation, sans que ce nombre puisse être supérieur aux deux tiers du conseil, ni inférieur à deux. Les statuts ne prévoient pas de censeurs.

A la date d'enregistrement du présent document de base, le conseil d'administration comporte quatorze membres, dont six administrateurs représentant l'Etat (voir Section 6.1.1.4 « Membres du conseil d'administration »).

Les administrateurs de la Société sont nommés par décision de l'assemblée générale des actionnaires, à l'exception des administrateurs représentant l'Etat qui sont nommés par arrêté ministériel. Les administrateurs représentant l'Etat siègent et agissent avec les mêmes droits et pouvoirs que les administrateurs nommés par décision de l'assemblée générale des actionnaires. Ils peuvent être remplacés à tout moment.

Lorsque 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 établit 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, l'assemblée générale ordinaire qui examine le rapport ou l'assemblée générale la plus prochaine doit désigner deux administrateurs choisis 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. Ces administrateurs sont nommés par l'assemblée générale sur proposition effectuée conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. A la date d'enregistrement du présent document de base, le conseil d'administration de la Société ne comprend pas de membres élus par les salariés.

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'Etat 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 des administrateurs en fonction. Toute nomination ou désignation d'administrateurs et de représentants intervenue en violation de ces dispositions est nulle. Lorsque cette limite est dépassée, l'administrateur le plus âgé est réputé démissionnaire d'office 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'Etat 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.

CHAPITRE 6

GOVERNEMENT D'ENTREPRISE ET CONTROLE INTERNE

6.1.1.2 *Durée du mandat des administrateurs*

La durée des fonctions des administrateurs ne peut excéder quatre ans, à l'exception des administrateurs représentant l'Etat qui sont nommés pour une durée de trois 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 fonction que jusqu'à la fin du mandat de son prédécesseur.

6.1.1.3 *Président du conseil d'administration*

Le conseil d'administration élit parmi ses membres personnes physiques un président. Il détermine sa rémunération, qui peut être fixe ou variable, ou à la fois fixe et variable.

Le président est nommé pour une durée qui ne peut excéder la durée de son mandat d'administrateur. Il est rééligible. Le conseil d'administration peut révoquer le président à tout moment.

A la date d'enregistrement du présent document de base, M. Pierre Chassigneux est président du conseil d'administration.

M. Pierre Chassigneux (63 ans) est président du conseil d'administration de Sanef depuis octobre 2003. M. Pierre Chassigneux a débuté sa carrière comme administrateur civil au Ministère de l'Intérieur en 1969. Son parcours préfectoral l'amène à être nommé Préfet de la Nièvre en 1982. En 1983, il devient directeur central des Renseignements Généraux, fonction qu'il occupe jusqu'en 1986. Entre 1986 et 1992, il est successivement Préfet de l'Oise et Préfet de la région Aquitaine, Préfet de la Gironde. Il est directeur de cabinet du Président de la République entre 1992 et 1995, avant de prendre, en 1996, la présidence de l'Association Technique de l'Importation Charbonnière (ATIC), fonction qu'il occupe jusqu'en 2001. Entre 2001 et 2003 il est président du conseil d'administration d'Aéroports de Paris (ADP). M. Pierre Chassigneux est licencié en droit, diplômé de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris (IEP) et ancien élève de l'Ecole Nationale d'Administration (ENA). M. Pierre Chassigneux est Président du GIE S.C. Autoroutes, représentant permanent de Sanef au conseil d'administration de SAPN, administrateur de Masternaut, d'ATIC Services et de Charbonnages de France et administrateur représentant les SEMCA au sein du conseil d'administration de la CNA.

6.1.1.4 *Membres du conseil d'administration*

A la date de l'enregistrement du présent document de base, le conseil d'administration est composé des personnes suivantes :

Prénom, nom, âge, mandat et fonction principale exercés dans la Société	Durée du mandat	Fonction principale exercée en dehors de la Société	Autres mandats et fonctions exercés dans toute société
Pierre Chassigneux, 63 ans, Président du conseil d'administration	Cooptation : 8 octobre 2003 1 ^{ère} nomination : 11 mai 2004 Echéance du mandat : assemblée générale se tenant en 2008 statuant sur les comptes annuels clos en 2007		Président du G.I.E. S.C. Autoroutes, représentant permanent de Sanef au conseil d'administration de SAPN, administrateur de Masternaut, d'ATIC Services et de Charbonnages de France, administrateur représentant les SEMCA à la CNA

Prénom, nom, âge, mandat et fonction principale exercés dans la Société	Durée du mandat	Fonction principale exercée en dehors de la Société	Autres mandats et fonctions exercés dans toute société
Autoroutes de France, Administrateur, représenté par Philippe Dumas, 62 ans, Représentant permanent	1 ^{ère} nomination : 11 mai 2004 Echéance du mandat : assemblée générale se tenant en 2008 statuant sur les comptes annuels clos en 2007	Président d'Autoroutes de France	Administrateur d'APRR, d'ASF, d'ATMB, de SFTRF, du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et de SICAV LBI
Guy de Panafieu, 61 ans, Administrateur	1 ^{ère} nomination : 11 mai 2004 Echéance du mandat : assemblée générale se tenant en 2008 statuant sur les comptes annuels clos en 2007	<i>Senior Adviser</i> de Calyon	Président du conseil de surveillance de Gras-Savoie, membre du conseil de surveillance de Métropole TV et de IDI
Eric Hémar, 41 ans, Administrateur	1 ^{ère} nomination : 11 mai 2004 Echéance du mandat : assemblée générale se tenant en 2008 statuant sur les comptes annuels clos en 2007	Président de <i>ID Logistics</i> et de <i>ID Logistics France</i>	Administrateur de la Flèche Cavaillonnaise et de <i>ID Logistics</i> Brésil, Taïwan, Chine et Espagne
Philippe Leroy, 64 ans, Administrateur	1 ^{ère} nomination : 11 mai 2004 Echéance du mandat : assemblée générale se tenant en 2008 statuant sur les comptes annuels clos en 2007	Président du Conseil Général de la Moselle, Sénateur de la Moselle	Néant
Roland Huguët, 70 ans, Administrateur	1 ^{ère} nomination : 11 mai 2004 Echéance du mandat : assemblée générale se tenant en 2008 statuant sur les comptes annuels clos en 2007	Conseiller général du Pas-de-Calais	Néant
Daniel Dubois, 52 ans, Administrateur	1 ^{ère} nomination : 11 mai 2004 Echéance du mandat : assemblée générale se tenant en 2008 statuant sur les comptes annuels clos en 2007	Président du Conseil Général de la Somme, Président de la Communauté des Communes Haut Clocher, Adjoint au Maire d'Oreux	Néant

CHAPITRE 6

GOVERNEMENT D'ENTREPRISE ET CONTROLE INTERNE

Prénom, nom, âge, mandat et fonction principale exercés dans la Société	Durée du mandat	Fonction principale exercée en dehors de la Société	Autres mandats et fonctions exercés dans toute société
Jean-Claude Jouffroy, 62 ans, Administrateur	Cooptation : 13 octobre 2004 1 ^{ère} nomination : 11 janvier 2005 Echéance du mandat : assemblée générale se tenant en 2008 statuant sur les comptes annuels clos en 2007	Président-directeur général de SAPN	Administrateur de Centaure Paris- Normandie, d'Alis et de l'établissement public franco-suisse de l'Aéroport de Bâle – Mulhouse
Etat Français, Administrateur, représenté par Sébastien Moynot, 32 ans, Représentant de l'Etat nommé par le Ministère de l'Economie et des Finances	1 ^{ère} nomination : arrêté du 1 ^{er} juillet 2004	Administrateur de l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE)	Représentant de l'Etat au conseil d'administration de SFTRF et AREA et administrateur de SOFREAVIA
Etat Français, Administrateur, représenté par Laurent Garnier, 37 ans, Représentant de l'Etat nommé par le Ministère de l'Economie et des Finances	1 ^{ère} nomination : arrêté du 7 août 2002 Dernier renouvellement : arrêté du 8 octobre 2003	Administrateur civil, chef de bureau à la direction du Budget	Représentant de l'Etat au conseil d'administration d'APRR, ATMB, SFTRF, Météo France, du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, de VNF et d'ADF
Etat Français, Administrateur, représenté par André Bernard, 55 ans, Représentant de l'Etat nommé par le Ministère de l'Equipement	1 ^{ère} nomination : arrêté du 13 janvier 2003	Ingénieur en chef des ponts et chaussées, inspecteur général de l'équipement (1 ^{ère} MIGT)	Néant
Etat Français, Administrateur, représenté par Jacques Vigneron, 63 ans, Représentant de l'Etat nommé par le Ministère de l'Equipement	1 ^{ère} nomination : arrêté du 27 novembre 2000 Dernier renouvellement : arrêté du 30 octobre 2003	Ingénieur général des ponts et chaussées, inspecteur général route à la mission d'inspection générale territoriale n° 7	Néant

Prénom, nom, âge, mandat et fonction principale exercés dans la Société	Durée du mandat	Fonction principale exercée en dehors de la Société	Autres mandats et fonctions exercés dans toute société
Etat Français, Administrateur, représenté par Michel Vermeulen, 42 ans, Représentant de l'Etat nommé par le Ministère de l'Equipement	1 ^{ère} nomination : arrêté du 22 janvier 1998 Dernier renouvellement : arrêté du 4 octobre 2004	Ingénieur en chef des ponts et chaussées, conseiller pour les politiques territoriales et le développement durable à la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR)	Représentant de l'Etat au conseil d'administration d'APRR
Etat Français, Administrateur représenté par Michel Cattin, 36 ans, Représentant de l'Etat nommé par le Ministère de l'Intérieur	1 ^{ère} nomination : arrêté du 12 octobre 2000 Dernier renouvellement : arrêté du 15 décembre 2003	Attaché principal d'administration centrale adjoint au chef du bureau des interventions économiques et de l'aménagement du territoire à la direction générale des collectivités locales	Représentant de l'Etat au conseil d'administration de SAPN et SFTRF

En outre participent aux réunions du conseil d'administration de la Société sans avoir la qualité d'administrateur : le directeur général de la Société (M. Henri Jannet), le Commissaire du Gouvernement (M. Patrice Parisé) et le Contrôleur d'Etat (M. Marcel Lecaudey). Conformément aux dispositions des décrets n° 55-733 du 26 mai 1955 relatif au contrôle économique et financier de l'Etat et n° 2001-942 du 9 octobre 2001 relatif au contrôle par l'Etat des sociétés concessionnaires d'autoroutes ou d'ouvrages d'art, le Commissaire du Gouvernement et le Contrôleur d'Etat disposent d'une voix consultative au sein du conseil d'administration.

Le conseil d'administration comprend deux administrateurs pouvant être considérés comme indépendants (suivant les recommandations du Rapport Bouton puisqu'ils n'entretiennent aucune relation directe ou indirecte avec la Société, ses filiales, ses actionnaires ou ses dirigeants) : M. Guy de Panafieu et M. Eric Hémar.

M. Guy de Panafieu est *senior adviser* chez Calyon ; au sein de la Société, outre son mandat d'administrateur, il préside le comité des rémunérations et il est membre du comité d'audit. M. Eric Hémar est président de *ID Logistics* ; au sein de la Société, outre son mandat d'administrateur, il est aussi membre du comité des rémunérations et du comité d'audit.

6.1.1.5 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. Le conseil d'administration procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns.

En outre, le règlement intérieur du conseil d'administration prévoit que toutes décisions significatives pour la Société, notamment celles portant sur les opérations susceptibles d'affecter la stratégie de la Société, de modifier sa structure financière ou son périmètre d'activité, sont soumises à l'autorisation préalable du conseil d'administration (voir Section 6.5 « Règlement intérieur du conseil d'administration »).

CHAPITRE 6

GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE ET CONTROLE INTERNE

6.1.1.6 Réunions du conseil d'administration

Réunions

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.

Le règlement intérieur du conseil d'administration précise que celui-ci se réunit autant de fois que nécessaire et au moins quatre fois par an.

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.

Quorum et majorité

Le conseil d'administration ne délibère valablement que si la moitié au moins de ses membres est présente. 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 légales et réglementaires.

Procès-verbaux de délibérations

Les délibérations du conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux inscrits sur un registre spécial coté et paraphé et tenu au siège social conformément aux dispositions réglementaires. Les copies ou extraits des procès-verbaux sont certifiés conformément aux règlements en vigueur.

Visioconférence

Selon le règlement intérieur de la Société, le président du conseil d'administration peut sur demande préalable d'un ou plusieurs administrateurs, décider de les autoriser à participer à la réunion par visioconférence.

Sont réputés présents pour le calcul du quorum et de la majorité les administrateurs participant à la réunion par des moyens de visioconférence.

Les caractéristiques techniques des moyens de visioconférence utilisés doivent garantir une participation effective à la réunion du conseil dont les délibérations doivent être retransmises de façon continue et en intégralité. A défaut les administrateurs concernés ne pourront être réputés présents et, en l'absence de quorum, la réunion du conseil devra être ajournée.

Le registre de présence aux séances du conseil d'administration doit mentionner le cas échéant, la participation par visioconférence des administrateurs concernés.

Le procès-verbal de la séance du conseil d'administration doit indiquer les administrateurs participant à la réunion par visioconférence.

La participation par visioconférence est néanmoins exclue pour les décisions suivantes : (i) nomination, révocation et fixation de la rémunération du président du conseil d'administration, du directeur général et des directeurs généraux délégués et (ii) établissement des comptes annuels, statutaires et consolidés ainsi que du rapport de gestion de la Société et du Groupe.

En cas de dysfonctionnement du système de visioconférence constaté par le président du conseil d'administration, le conseil d'administration peut valablement délibérer et/ou se poursuivre 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 est mentionnée 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 donner mandat de représentation à un administrateur présent physiquement, sous réserve de porter ce mandat à la connaissance du président du conseil d'administration.

Activité en 2004

Le conseil d'administration s'est réuni six fois au cours de l'année 2004. Outre les points qui lui sont traditionnellement présentés comme l'arrêté des comptes (réunion du 21 avril), le budget (réunion du 21 décembre) et le bilan d'activité semestriel (réunion du 13 octobre), le conseil a eu notamment à se prononcer sur le nouveau règlement intérieur et l'acquisition d'une participation dans Alis (réunion du 13 octobre), la modification des statuts et l'acquisition de Masternaut (réunion du 21 avril) et l'avenant au cahier des charges de la concession et le contrat d'entreprise 2004-2008 (réunion du 18 mai).

Le taux moyen de participation des administrateurs a été de 57,5 % entre le 1^{er} janvier 2004 et le 11 mai 2004, date à laquelle la composition du conseil d'administration a été modifiée et de 69,4 % entre cette date et le 31 décembre 2004.

6.1.1.7 Règlement intérieur du conseil d'administration

Le conseil d'administration de la Société a adopté la version actuelle du règlement intérieur le 13 octobre 2004. Le règlement intérieur est destiné à préciser les modalités de fonctionnement du conseil d'administration, en complément des dispositions légales, réglementaires et statutaires applicables à la Société. Les principales dispositions de ce règlement intérieur sont présentées à la Section 6.5 « Règlement intérieur du conseil d'administration ».

6.1.2 Direction générale

La direction générale de la Société est assurée par M. Henri Jannet qui n'est pas membre du conseil d'administration de la Société. Il a été nommé directeur général par le conseil d'administration lors de sa séance du 18 décembre 2002. Il siège par ailleurs en qualité de représentant de la Société au sein du conseil d'administration de SAPN.

M. Henri Jannet (58 ans) est directeur général de la Société depuis janvier 2003. M. Henri Jannet a exercé différentes fonctions de 1970 à 1989 au sein des Ministères de l'Intérieur et de l'Equipement. Il a notamment été sous-directeur à la direction des routes du Ministère de l'Equipement (1976-1982) et directeur départemental de l'équipement de la Somme (1985-1989). En 1989, il rejoint le groupe Générale des Eaux (devenu Vivendi), en qualité de président-directeur général de Setex (société de gestion du stationnement) puis est nommé en 1992 président du directoire de la Compagnie Générale de Stationnement (société cédée en 1997 à Sogeparc). De 1999 à 2001, il est directeur général de Transroute International, société du groupe Egis, chargée de l'exploitation d'autoroutes et d'ouvrages routiers. En 2001, il devient chargé de mission, membre du comité de direction de Sanef. M. Henri Jannet est ancien élève de l'Ecole Polytechnique et de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC), diplômé de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris (IEP) et est titulaire d'un *Master of Science* du *Georgia Institute of Technology* (Etats-Unis). Il est président du conseil d'administration de Masternaut, président de Nacional P, administrateur de SAPN et de SA HLM Emmaüs Habitat.

Le directeur général est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toute circonstance au nom de la Société. Il exerce ses 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. Il représente la Société dans ses rapports avec les tiers.

Dans ses rapports avec les tiers, la Société est engagée même par les actes du directeur général 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. Les dispositions des statuts, du règlement intérieur du conseil d'administration et de ses annexes ou les décisions du conseil d'administration limitant les pouvoirs du directeur général sont inopposables aux tiers.

Le directeur général est révocable à tout moment par le conseil d'administration. Si sa révocation est décidée sans juste motif, elle peut donner lieu à des dommages-intérêts.

CHAPITRE 6

GOVERNEMENT D'ENTREPRISE ET CONTROLE INTERNE

Sur la proposition du directeur général, le conseil d'administration peut nommer une à cinq personnes physiques chargées d'assister le directeur général, avec le titre de directeur général délégué.

A la date d'enregistrement du présent document de base, la Société n'est pas dotée de directeurs généraux délégués.

6.1.3 Comités du conseil d'administration

Conformément à l'article 90 alinéa 2 du décret du 23 mars 1967, 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 leurs activités sous sa responsabilité. Le règlement intérieur du conseil d'administration comprend ainsi en annexe les règles d'organisation et de fonctionnement d'un comité d'audit, d'un comité de la stratégie et des engagements et d'un comité des rémunérations.

Les comités sont chargés d'étudier les questions que le conseil d'administration ou son président soumettent à leur examen, de préparer les travaux du conseil d'administration relativement à ces questions et de rapporter leurs conclusions au conseil d'administration sous forme de comptes-rendus, de propositions, d'information ou de recommandations.

Le rôle des comités est strictement consultatif. Le conseil d'administration apprécie souverainement les suites qu'il entend donner aux conclusions présentées par les comités. Chaque administrateur reste libre de voter comme il l'entend sans être tenu par ces études, investigations ou rapports et n'est pas tenu par les éventuelles recommandations émises par les comités. Le rapport annuel de la Société comporte un exposé sur l'activité de chacun des comités au cours de l'exercice écoulé.

6.1.3.1 Comité d'audit

Le comité a pour principale attribution d'examiner les comptes sociaux et consolidés annuels afin d'éclairer le conseil d'administration sur leur contenu et de veiller à la fiabilité et à la qualité des informations y compris prévisionnelles qui seront fournies aux actionnaires.

A cet égard, il doit notamment :

- examiner les comptes sociaux et consolidés avant qu'ils ne soient soumis au conseil d'administration et en particulier vérifier la pertinence et la permanence des méthodes comptables adoptées pour l'établissement des comptes consolidés et des comptes sociaux et s'assurer que les procédures internes de collecte et de contrôle des informations garantissent celles-ci ;
- procéder avec la direction générale de la Société à un examen régulier des principaux risques financiers et le cas échéant, donner un avis sur les opérations financières significatives du Groupe ;
- examiner le programme et les résultats des travaux de l'audit interne, et apprécier l'efficacité et la qualité de ses procédures ; et
- effectuer un suivi des investissements ayant fait l'objet depuis moins de cinq ans d'une étude détaillée remise au comité de la stratégie et des engagements (voir Section 6.1.3.2 « Comité de la stratégie et des engagements »).

Il examine également les opérations financières importantes à l'occasion desquelles il pourrait exister un conflit d'intérêt.

Le comité d'audit :

- donne son avis sur la désignation des commissaires aux comptes, leur renouvellement et la qualité de leur travail ;
- est attentif à la démarche développée par les commissaires aux comptes, à l'étendue de leurs travaux, à leurs recommandations et conclusions et aux suites données à leurs recommandations au sein de la Société ;

- examine les montants d'honoraires d'audit versés par la Société et le Groupe aux entités du réseau auquel appartiennent leurs commissaires aux comptes et le pourcentage qu'ils représentent dans le montant total des honoraires perçus par ce réseau dans l'année ; et
- examine l'attribution à des entités du réseau auxquels appartiennent les commissaires aux comptes de toutes missions complémentaires présentant une certaine importance en termes d'enjeux pour la Société ou en terme de montant d'honoraires.

Plus généralement le comité peut se saisir ou être saisi de tout sujet de nature financière, comptable ou fiscale susceptible d'affecter significativement la situation financière et les résultats du Groupe.

L'ensemble des documents nécessaires aux membres du comité pour la tenue de leur réunion doit leur être adressé au plus tard cinq jours calendaires avant la date de cette réunion.

Sur l'ensemble des points abordés, le comité d'audit pourra faire réaliser, s'il le juge utile, toute étude détaillée selon les modalités qu'il définira.

Composition du comité d'audit

Le comité d'audit est composé de quatre membres, personnes physiques, désignés par le conseil d'administration parmi ses membres.

La durée du mandat des membres du comité d'audit est de trois ans et ne peut dépasser celle de leur mandat d'administrateur de la Société. Ce mandat est renouvelable sans limitation.

A la date du présent document de base, les membres du comité d'audit sont M. Philippe Dumas, M. Sébastien Moynot en tant que représentant de la direction du Trésor auprès de la Société et deux administrateurs indépendants, M. Guy de Panafieu et M. Eric Hémar. Ils ont été nommés par décision du conseil d'administration du 13 octobre 2004.

Statut du président

Le conseil d'administration désigne le président du comité d'audit. La durée de son mandat est de trois ans. Son mandat ne peut dépasser la durée de son mandat d'administrateur.

Le président du comité d'audit reçoit une copie du procès-verbal établi suite à chaque réunion du comité d'audit d'une société du Groupe.

A la date du présent document de base, M. Philippe Dumas assure la présidence du comité d'audit.

Mode de fonctionnement

Le comité d'audit se réunit chaque fois qu'il le juge nécessaire et au moins deux fois par an sur convocation de son président ou du président du conseil d'administration. Il se réunit notamment avant chaque réunion du conseil d'administration dont l'ordre du jour comporte l'arrêté ou l'examen des comptes ou le bilan de la gestion de la Société. Les commissaires aux comptes peuvent demander au président du conseil d'administration la convocation du comité s'ils le jugent nécessaire. Le Commissaire du Gouvernement ou le Commissaire du Gouvernement adjoint et le contrôleur d'Etat sont informés des réunions du comité d'audit et peuvent y assister. Le comité peut inviter à ses séances les commissaires aux comptes et toute personne employée au sein du Groupe, notamment le directeur général, le directeur financier ou le directeur de l'audit interne de la Société.

Le comité peut entendre les commissaires aux comptes du Groupe et prendre connaissance des points essentiels relatifs aux options comptables retenues, ainsi que d'une note du directeur financier décrivant l'exposition aux risques et les engagements hors bilan significatifs. Les commissaires aux comptes peuvent demander à être entendus par le comité d'audit. Le comité doit se réunir au moins une fois par an en présence des seuls commissaires aux comptes.

Tenue des réunions

L'ordre du jour est fixé par le président du comité.

CHAPITRE 6

GOVERNEMENT D'ENTREPRISE ET CONTROLE INTERNE

Les réunions du comité d'audit doivent être tenues physiquement. Les membres du comité ne peuvent se faire représenter. Le comité peut se réunir si la moitié au moins de ses membres est présente.

Les avis et recommandations sont pris à la majorité simple des membres présents. En cas de partage des voix, il appartient au président du comité de faire une synthèse présentant les opinions exprimées.

Les avis et recommandations du comité d'audit sont transmis au président du conseil d'administration.

Compte-rendu des travaux

Le procès verbal de la réunion du comité d'audit est élaboré par le secrétaire du conseil d'administration et signé par le président du comité. Les procès-verbaux sont conservés au siège de la Société.

Le président du comité présente en séance du conseil d'administration, après en avoir informé préalablement le président du conseil d'administration et le directeur général, la synthèse des travaux du comité d'audit et les recommandations qu'il formule.

Confidentialité

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 leurs travaux.

Activité en 2004

Le comité d'audit s'est réuni deux fois au cours de l'exercice 2004 aux dates suivantes : 31 mars (comptes annuels 2003) et 6 octobre (comptes du premier semestre 2004, passage aux normes IFRS). En 2004, le taux de présence des membres du comité d'audit à ses réunions a été de 75 %.

6.1.3.2 Comité de la stratégie et des engagements

Le comité de la stratégie et des engagements exerce ses attributions sous la responsabilité des conseils d'administration de Sanef et SAPN.

Le comité de la stratégie et des engagements, saisi par son président, formule tous avis et recommandations sur la définition et la mise en œuvre par les sociétés du Groupe de la stratégie du Groupe sur les grands projets nouveaux et les engagements financiers et juridiques s'y rapportant.

Ces projets sont examinés sur la base de quatre critères principaux :

- la cohérence avec la stratégie de développement du Groupe ;
- l'impact de l'investissement, par rapport au plan d'affaires d'origine, sur les comptes de résultats, de la société concernée et du Groupe ;
- les besoins de financement et la capacité de la société du Groupe à dégager les ressources correspondantes (notamment capacité d'autofinancement et emprunt) ; et
- les risques encourus par la Société et le Groupe à l'occasion de cet investissement et les actions menées pour les maîtriser.

Sont soumis au comité de la stratégie et des engagements par son président :

- les projets d'investissement dans les conditions détaillées à la Section 6.5.1.4 « Délimitation des pouvoirs entre le directeur général et le conseil d'administration relatifs aux investissements de développement » ; et
- tout sujet relatif à la mise en œuvre de la stratégie de développement du Groupe sur lequel le conseil d'administration, le président ou le directeur général estiment nécessaire de recueillir son avis.

Les dossiers présentés devant le comité de la stratégie et des engagements, devront être instruits dans les conditions prévues par le document intitulé « Protocole d'examen des investissements de développement », annexé au règlement intérieur du conseil d'administration et décrit ci-dessous.

Composition du comité de la stratégie et des engagements

Le comité est composé des membres suivants :

Cinq membres au plus ayant voix délibérative :

- le président de Sanef, qui préside le comité de la stratégie et des engagements ; et
- quatre administrateurs de Sanef désignés parmi les membres du conseil d'administration pour une durée de trois ans ne pouvant excéder la durée de leur mandat d'administrateur de Sanef.

Des membres ayant voix consultative :

- le directeur général de Sanef ;
- les directeurs généraux des filiales, pour les dossiers les concernant ;
- le Contrôleur d'Etat (ou son représentant) ; et
- le Commissaire du Gouvernement (ou le Commissaire du Gouvernement adjoint).

A la date du présent document de base, les membres du comité de la stratégie et des engagements avec voix délibérative sont M. Pierre Chassigneux, M. Philippe Dumas, M. Jean-Claude Jouffroy, M. Jacques Vigneron et M. Sébastien Moynot. Ils ont été nommés par décision du conseil d'administration du 13 octobre 2004.

Tout membre du comité susceptible d'être en position de conflit d'intérêt dans un projet d'engagement soumis pour avis devra s'abstenir d'y participer.

Sur décision du président, le comité peut faire appel, en tant que de besoin, à des collaborateurs des sociétés du Groupe ou à des experts extérieurs.

Sauf disposition contraire expresse, un membre du comité de la stratégie et des engagements avec voix délibérative ne peut se faire représenter.

Convocation et fréquence des réunions

- Présence aux réunions

Le comité peut inviter à ses séances les mandataires sociaux et toute personne concernée par l'ordre du jour. Il auditionne toute personne du Groupe pouvant avoir une compétence intéressant la stratégie.

- Confidentialité

Les membres du comité, ainsi que les personnes extérieures qui seraient invitées à une réunion du comité, sont tenus, envers tout tiers, à une obligation de confidentialité à l'égard de toutes les informations communiquées au comité ou auxquelles ils auront accès à l'occasion de leurs travaux.

- Tenue des réunions

Le comité se réunit chaque fois qu'il le juge nécessaire sur convocation de son président. Les avis du comité sont pris à la majorité simple des membres présents ayant voix délibérative. En cas d'égalité, la voix du président est prépondérante. Les avis et recommandations du comité sont transmis à l'autorité qui l'a saisi.

- Compte-rendu des travaux

Le président du comité de la stratégie et des engagements informe le président de chaque société filiale concernée des avis et recommandations que le comité formule sur des opérations concernant ladite filiale, et lui demande d'en informer le conseil d'administration de la société qu'il préside.

Une fois par an lors d'une séance du conseil d'administration, le président du comité apporte une information globale aux administrateurs sur l'ensemble des projets à l'étude par le Groupe. Cette information reprend l'ensemble des études détaillées et synthétiques présentées en comité de la stratégie et des engagements ou en conseil d'administration durant l'année écoulée.

CHAPITRE 6

GOVERNEMENT D'ENTREPRISE ET CONTROLE INTERNE

Activité en 2004

Au cours de l'année 2004, le comité de la stratégie et des engagements s'est réuni trois fois aux dates suivantes : 21 mai (projet autoroute A19), 8 juin (projet autoroute A19) et 7 octobre (appel d'offres européen). En 2004, le taux de présence des membres du comité de la stratégie et des engagements à ses réunions a été de 85 %.

Protocole d'examen des investissements de développement du Groupe

Ce protocole vise à mettre en place un cadre et une procédure de référence pour l'examen par le comité de la stratégie et des engagements et l'approbation par le conseil d'administration des investissements de développement du Groupe.

Il prévoit ainsi qu'une étude détaillée doit être réalisée par le Groupe pour tout nouveau projet de développement, qu'il soit réalisé par investissement industriel (notamment dans le cadre de nouveaux contrats de concessions) ou par prise, extension, ou cession de participations financières, en France comme à l'étranger, lorsque le montant hors taxe du projet envisagé atteint (i) 50 millions d'euros et plus si la société envisageant l'opération est Sanef ou une société consolidée par Sanef par intégration globale et détenue à 95 % et plus, (ii) 75 millions d'euros et plus si la société envisageant l'opération est une société consolidée par Sanef par intégration globale et détenue à moins de 95 % et (iii) 100 millions d'euros si la société envisageant l'opération est une société consolidée par Sanef par intégration proportionnelle ou par mise en équivalence.

Dans les autres cas, une étude synthétique sera réalisée.

– Modalités de l'étude détaillée

Pour chaque opération relevant d'une étude détaillée, le dossier d'étude présenté, actualisé selon les dernières informations disponibles, doit être adressé, dans la mesure du possible, aux membres du comité de la stratégie et des engagements (i) au plus tard cinq jours calendaires avant la date du comité appelé à examiner pour avis le projet ou (ii) au plus tard cinq jours calendaires avant la date d'engagement de la société concernée vis-à-vis du projet considéré, si plus de douze mois se sont écoulés entre l'aval des administrateurs sur le projet et l'engagement correspondant de la société concernée.

– Composition de l'étude détaillée

Le dossier d'étude détaillée comprend notamment les éléments suivants : une présentation de l'investissement envisagé, les conditions financières de l'investissement et une analyse financière des risques :

Présentation de l'investissement envisagé

- présentation de l'intérêt stratégique de l'opération et de la manière dont elle s'insère dans la stratégie du Groupe ;
- nature et échéance des engagements que le Groupe se propose de prendre ;
- conditions partenariales éventuelles prévues, avec notamment la répartition du financement du projet, les relations de partenariat et les pouvoirs de gestion au sein du projet ;
- phasage du projet dans le temps (description des différentes phases de réalisation, qu'elles correspondent à des tranches fermes ou conditionnelles) ;
- cadre réglementaire et institutionnel, relations contractuelles avec le concédant, cadre juridique et fiscal ;
- dates auxquelles le comité de la stratégie et des engagements a rendu son avis ou le conseil d'administration de la Société a donné son accord sur la poursuite de l'étude du projet ; et
- échéancier indicatif des principales décisions à prendre par le conseil d'administration sur ce projet (notamment remise de l'offre et signature du contrat de concession).

Conditions financières de l'investissement

L'étude comprendra un plan d'affaires détaillé de l'investissement sur la durée du projet envisagé. Ce plan d'affaires sera établi pour permettre la mise en œuvre d'une valorisation du projet selon la méthode des cash-flows

actualisés. Dans le cas où le projet considéré est organisé en tranches fermes et conditionnelles, le plan d'affaires décrira l'impact du projet correspondant à l'engagement de la ou des tranche(s) ferme(s) mais également à l'engagement de la ou des tranche(s) conditionnelle(s).

L'étude précisera également les modalités précises de financement de l'investissement, notamment ;

- la rentabilité des capitaux investis : valeur actuelle nette du projet, taux de rendement interne, temps de retour sur investissement, exposition financière, coût du capital utilisé (les principes de calcul de ces données seront clairement explicités) ; et
- l'incidence du projet sur les comptes sociaux de la société concernée et sur les comptes consolidés du Groupe (notamment sur les principaux indicateurs : chiffres d'affaires, résultat d'exploitation, résultat net, ratio d'endettement et ratio de retour sur capitaux engagés).

Enfin, les hypothèses sous-tendant les éléments présentés (notamment évolution des trafics et des tarifs et coûts des travaux) seront présentées et justifiées de manière exhaustive. La sensibilité des indicateurs de rentabilité du projet et des soldes intermédiaires de gestion aux variations des principales hypothèses présentées devra être analysée de manière approfondie.

Analyse financière des risques

L'étude comprendra enfin :

- une analyse de l'ensemble des risques afférents à l'opération (notamment juridiques, contractuels, fiscaux, politiques, économiques et monétaires) ;
- les conséquences de la réalisation de ces risques sur la faisabilité du projet et sa rentabilité ; et
- les mesures prises, le cas échéant, pour limiter ou cantonner ces risques.

Le dossier explicitera, sur chacun des thèmes ci-dessus, l'état des négociations, les incertitudes éventuelles restant à lever, ainsi que les marges correspondantes de négociation qui pourront éventuellement être demandées.

- Modalités de l'étude synthétique

Pour chaque opération relevant d'une étude synthétique, une note de synthèse sera préparée, présentant l'investissement et ses principales grandeurs caractéristiques (trafics, tarifs, coûts de construction et d'exploitation), les conditions de financement et de partenariat envisagées et l'analyse des principaux risques liés au projet. Une étude financière sera également produite. Toutefois, le comité de la stratégie et des engagements pourra, s'il le juge nécessaire, demander qu'une étude détaillée apporte des informations complémentaires.

6.1.3.3 Comité des rémunérations

Le comité des rémunérations a été mis en place par une décision du conseil d'administration du 9 juin 2004.

Le comité des rémunérations est chargé de formuler des recommandations et propositions en matière de rémunération des administrateurs. Il est chargé de formuler des recommandations et propositions en matière de rémunération et de retraite concernant les mandataires sociaux.

En outre, le comité donne un avis sur toute proposition de rémunération que le conseil d'administration 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, le cas échéant, des recommandations relatives au régime de retraite et de prévoyance, aux avantages divers des mandataires sociaux et aux conditions financières de cessation de leur mandat.

Il propose chaque année le montant de l'enveloppe maximum des jetons de présence et les modalités de répartition de celle-ci entre les administrateurs en tenant compte de leur appartenance aux comités spécialisés dont ils sont membres.

CHAPITRE 6

GOVERNEMENT D'ENTREPRISE ET CONTROLE INTERNE

Il présente au conseil d'administration ses recommandations quant aux augmentations de capital réservées aux salariés.

Il peut intervenir à la demande du président du conseil d'administration ou à la demande de la moitié des membres du conseil d'administration.

Composition du comité des rémunérations

Le comité des rémunérations est composé de cinq membres personnes physiques, au maximum.

Les membres du comité sont désignés, eu égard à leur compétence, par le conseil d'administration. La durée de leur mandat coïncide avec celle de leur mandat d'administrateur. Ce mandat est renouvelable sans limitation.

A la date du présent document de base, les membres du comité des rémunérations sont : M. Laurent Garnier, représentant de l'Etat, et deux administrateurs indépendants, M. Guy de Panafieu et M. Eric Hémar. Ils ont été nommés par décision du conseil d'administration du 13 octobre 2004.

Statut du président

Le président est désigné par le conseil d'administration. La durée de son mandat coïncide avec celle de son mandat d'administrateur. Il peut être mis fin à son mandat par le conseil d'administration. Le président peut être renouvelé dans ses fonctions.

A la date du présent document de base, M. Guy de Panafieu assure la présidence du comité des rémunérations.

Mode de fonctionnement

Le comité se réunit chaque fois qu'il le juge nécessaire et au moins une fois par an sur convocation de son président ou du président du conseil d'administration. L'ordre du jour est fixé par le président du comité.

Le comité peut demander à tout expert de son choix de l'assister dans sa mission. Il peut également convier à ses réunions les mandataires sociaux, les commissaires aux comptes et le directeur des ressources humaines. Le Commissaire du Gouvernement (ou le Commissaire du Gouvernement adjoint) ainsi que le Contrôleur d'Etat sont informés des réunions du comité et peuvent y assister.

Le comité peut se faire communiquer tout document interne et toute information nécessaire à son bon fonctionnement.

Le comité ne peut valablement se réunir que si la majorité de ses membres, dont le président, sont présents. Il délibère à la majorité simple des membres présents ; en cas d'égalité, la voix du président est prépondérante. Sont réputés présents les membres qui participent aux réunions du comité par conférence téléphonique.

Formalisation des travaux

Les recommandations du comité donnent lieu à l'établissement d'un procès-verbal signé par son président. Les procès-verbaux sont conservés au siège de la Société.

Le comité des rémunérations rend compte de ses travaux au plus prochain conseil d'administration sous la forme d'une synthèse contenant ses recommandations qui est annexée au procès verbal du conseil.

Confidentialité

Les membres du comité, ainsi que les personnes extérieures qui y seraient invitées, sont tenus à une obligation de confidentialité à l'égard de toutes les informations communiquées au comité ou auxquelles ils auront accès à l'occasion de leurs travaux. Les informations dont ils disposent ne pourront être utilisées qu'en vue de leur communication au conseil d'administration de la Société.

Activité en 2004

Le comité des rémunérations s'est réuni une fois depuis sa création, le 24 septembre (organisation du comité et mode de répartition des jetons de présence). En 2004, le taux de présence des membres du comité des rémunérations a été de 100 %.

6.1.4 Principaux dirigeants

Les principaux cadres dirigeants du Groupe qui assistent le directeur général sont, à la date d'enregistrement du présent document de base, les suivants :

Jean-Marc Balossini (47 ans) est directeur financier de la Société et du Groupe depuis juillet 2004. Auparavant, après avoir travaillé dans des cabinets d'audit et dans le groupe SNCF, où il a notamment été directeur financier de Cariane de 1985 à 1993, il a été directeur du contrôle de gestion au sein de Calberson de 1994 à 1995, puis directeur général chargé des finances du groupe Giraud, spécialisé dans la logistique et le transport routier, de 1995 à 2003. Jean-Marc Balossini est expert-comptable et diplômé de l'Ecole Supérieure des Sciences Commerciales d'Angers (ESSCA) et de l'Institut de Haute Finance (IHFI). Il est également administrateur de SAPN.

Bertrand de Saint-Lager (58 ans) est secrétaire général de la Société depuis 2003. Il a commencé sa carrière dans le groupe Saint-Gobain où il était chef de marché à la division vitrage avant de rejoindre en 1981 APEL, une des filiales de ce groupe. A la suite de l'absorption d'APEL par Sanef, il intègre la Société en 1986, après avoir exercé diverses responsabilités, il est nommé en 2003 directeur de la communication et de la vie sociale. Bertrand de Saint Lager est diplômé de l'Institut de Préparation à l'Administration et à la Gestion des entreprises (IPAG) et de l'Institut de Contrôle de Gestion. Il est également administrateur de Masternaut et de Centaure Nord-Pas-de-Calais et associé de SODERANE.

Michel Guérin (58 ans) est directeur de l'exploitation de la Société depuis janvier 2004. Michel Guérin a occupé diverses fonctions dans les domaines routier et autoroutier, au Cameroun, au SETRA (Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes, au sein de la Direction des Routes) et au sein de Cofiroute où il était chargé des études et politiques d'exploitation de 1993 à juin 2001. En 2001, il rejoint la Société en tant que directeur du développement et des grands projets. Michel Guérin est ingénieur diplômé de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC) et de l'Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE). Il est également gérant de SODERANE.

Gaston Cadot (57 ans) est directeur Péage et Services Télématiques de la Société depuis 2003. Il est entré dans la Société en 1974 comme Chef des Services Péage et Informatique. En 1988, il entreprend les études nécessaires à la mise en service du premier télépéage en France et à sa généralisation sur l'ensemble du réseau Sanef. Il est nommé directeur de l'exportation en 1991. Depuis 1995, il préside le groupe technique télépéage inter-sociétés d'autoroutes. Il a actuellement en charge les programmes d'automatisation et de modernisation du péage ainsi que des solutions télématiques associées. Il est également administrateur du GIE Autoroutes Trafic. Gaston Cadot est diplômé de l'Ecole d'Ingénieurs des Technologies de l'Information et du Management (EFREI) et titulaire du MBA EDHEC-IEFSI.

Hubert Charpentier (50 ans) est directeur des ressources humaines de la Société depuis février 2003. Il a occupé diverses fonctions au sein de directions des ressources humaines de grands groupes industriels français, tout d'abord au sein de Pêchiney puis dans le groupe Thomson (Thalès). Il rejoint en 1992 le groupe Alstom et intègre en 1994 le groupe Alcatel comme directeur des relations sociales puis comme directeur des ressources humaines d'une importante société de services informatiques. Jusqu'en février 2003, il était directeur des ressources humaines d'une des lignes d'activités françaises du groupe américain EDS. Hubert Charpentier est diplômé d'études de sciences politiques et d'études supérieures de droit public à la Sorbonne.

Emmanuel de Boutray (48 ans) est directeur du développement et des grands projets de la Société depuis juillet 2004. Auparavant, il a occupé diverses fonctions au sein du groupe Bouygues ; il a notamment été responsable du projet d'équipement de l'autoroute A14 de 1992 à 1997 puis directeur de l'exploitation de l'autoroute « Y » d'Istrie en Croatie de 1997 à 2000 et, de 2000 à 2003, directeur général de la société concessionnaire de cette autoroute. Emmanuel de Boutray est ingénieur diplômé de l'Ecole Spéciale des Travaux Publics (ESTP).

Martine Haas (46 ans) est directrice de la communication de la Société depuis le 1^{er} juin 2004. Auparavant, elle a occupé différentes fonctions financières au sein du groupe ArjoWiggins pendant dix-sept années ; elle a ensuite été nommée directrice de la communication et du marketing de ce même groupe en 1999, en charge de la communication financière, institutionnelle et interne et du marketing stratégique. Martine Haas est diplômée de l'Ecole Supérieure de Commerce de Rouen (ESC Rouen).

Helideo Costa Elias (47 ans) est directeur des télécommunications de la Société depuis 2003. Fondateur d'une société de services et de conseils en informatique, il rejoint Sanef en 1991 au poste de directeur du développement et de la modernisation. Il est alors notamment chargé de la rénovation du réseau de télécommunications et conduit à

CHAPITRE 6

GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE ET CONTROLE INTERNE

partir de 1996 la politique de mise en location du réseau de fibres optiques de la Société. En 1999, il quitte la Société et devient consultant sur le marché des télécoms, puis est nommé en 2000 directeur général de *Blue Country Networks*, start-up dans le domaine des infrastructures télécoms sous-marines. Début 2002, il rejoint à nouveau la Société et prend en charge la modernisation des systèmes informatiques et de télécommunications. Helideo Costa Elias est diplômé de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC).

Jean-Claude Jouffroy (62 ans) est président-directeur général de SAPN depuis juillet 2004. M. Jouffroy a débuté en 1971 comme administrateur civil à la Direction Générale de l'Aviation Civile où il était en charge de la tutelle des compagnies aériennes, en particulier d'Air France. Chef de service, puis directeur, il a été directeur général adjoint de l'aviation civile de 1983-1991, puis directeur délégué avions civils à la société de commerce international OGA-Conseil. Inspecteur général de l'aviation civile de 2000 à 2002, il a été nommé directeur de cabinet du Secrétaire d'Etat aux Transports en 2002 puis conseiller auprès du Secrétaire d'Etat au Budget et à la Réforme Budgétaire en 2004. Jean-Claude Jouffroy est diplômé de l'Ecole Nationale d'Administration (ENA) et de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales (HEC). Il a cofondé avec M. Dominique Bussereau L'Association Avenir Transports en 1995.

Pierre Schatt (57 ans) est secrétaire général de SAPN depuis octobre 1999 ; il supervise les finances, l'administration et les systèmes d'information. Après avoir occupé des postes de chef comptable dans différentes sociétés en France et à l'étranger, il a rejoint le secteur autoroutier en 1986 pour diriger le service financier et trésorerie de la SCET-DAGO. Il intègre SAPN en 1989 pour y exercer diverses responsabilités et est nommé en 1999 directeur administratif et financier. Pierre Schatt est diplômé d'études comptables supérieures. Il est également administrateur d'Alis, de Centaure Paris-Normandie et gérant de SONORA.

Patrick Jacamon (52 ans) est directeur des opérations de SAPN depuis 1996. Il a occupé diverses fonctions au sein de grands groupes industriels, notamment auprès de Framatome, où il était directeur de projet pour le programme nucléaire français de 1.300 MW ainsi que dans le groupe britannique *Davy International* (ingénierie pour l'acier et l'aluminium) comme directeur de bureau d'études puis comme directeur des grands projets. Patrick Jacamon est diplômé de l'Ecole Supérieure d'Electricité (SUPELEC) et du Centre de Perfectionnement aux Affaires. Il est également administrateur de Centaure Paris-Normandie, de Routalis et du GIE Autoroutes Trafic.

Serge Deleau (43 ans) est directeur général de Masternaut depuis 2004. Il a notamment dirigé en 1991 une SSII spécialisée dans le traitement d'image avant de fonder, en 1996, Masternaut, dont il était le président-directeur général. A la suite de l'acquisition de Masternaut par Sanef en juin 2004, il en est nommé directeur général. Serge Deleau a une solide expérience du management d'équipe de développement dans les domaines de haute technologie et de télécommunication. Il est également administrateur de Masternaut.

6.1.5 Autres organes d'administration et de direction

6.1.5.1 Comité de direction

Le comité de direction se réunit sous l'autorité du directeur général ; il rassemble les responsables des différentes directions de la Société (voir Section 6.4.1.1 « Organisation générale des procédures de contrôle mises en place par la Société »).

A la date d'enregistrement du présent document de base, participent au comité de direction :

- M. Pierre Chassigneux (président du conseil d'administration) ;
- M. Henri Jannet (directeur général) ;
- M. Michel Guérin (directeur de l'exploitation) ;
- M. Jean-Marc Balossini (directeur financier) ;
- M. Bertrand de Saint-Lager (secrétaire général) ;
- M. Emmanuel de Boutray (directeur développement et grands projets) ;
- M. Hubert Charpentier (directeur des ressources humaines) ;
- M. Pascal David (directeur juridique) ;
- M. Gaston Cadot (directeur péage et services télématiques) ;
- M^{me} Martine Haas (directeur de la communication) ;
- M. Edmond Collot (directeur de la prospective) ;
- M. Helideo Costa Elias (directeur des télécommunications) ;
- M. Jean-Michel Martinez (directeur de la clientèle) ;

- M. Philippe Robert (directeur des systèmes d'information) ; et
- M. Henri-Pierre Chavaz (directeur des audits et des risques).

6.1.5.2 Comité consultatif Sanef/ SAPN

Dans le cadre de la convention de recapitalisation de SAPN signée le 31 janvier 2002 et détaillée à la Section 4.6.1 « SAPN », il a été constitué un comité consultatif entre Sanef et SAPN, dénommé « Comité de pilotage Groupe ».

Ce comité a la charge d'examiner le déroulement de la convention précitée et en particulier de suivre régulièrement la réalisation du résultat et de la trésorerie de SAPN au regard du plan de marche défini dans la convention. Il donne son avis tant sur l'emploi des fonds consentis par Sanef que sur les décisions pouvant influencer significativement sur les résultats prévisionnels de SAPN ou engager durablement son avenir.

Le comité se réunit au moins une fois par trimestre afin d'examiner les informations de résultat communiquées par SAPN. Au moins une fois par an, lors de l'établissement des budgets, le comité informe les conseils d'administration de Sanef et SAPN par un compte-rendu sur ses travaux.

Le comité comporte cinq membres nommés en raison de leurs fonctions : le président du conseil d'administration de Sanef, le président-directeur général de SAPN, le directeur général de Sanef, le secrétaire général de SAPN et le directeur financier de Sanef.

6.2 INTERETS DES DIRIGEANTS

6.2.1 Montant global des rémunérations et avantages en nature

Les membres du conseil d'administration n'ont perçu aucun jeton de présence de la Société au titre des exercices 2002, 2003 et 2004. Le conseil d'administration a, lors de sa réunion du 9 février 2005, décidé de soumettre à l'assemblée générale mixte extraordinaire et ordinaire convoquée le 2 mars 2005, un projet de résolution visant à fixer à 300.000 euros le montant global des jetons de présence à répartir librement par le conseil d'administration entre les administrateurs pour l'exercice clos le 31 décembre 2005.

Monsieur Pierre Chassigneux qui a pris ses fonctions au mois d'octobre 2003, a perçu au titre de l'exercice 2004 une rémunération globale de 176.422 euros, dont 171.702 euros de salaire brut et 4.720 euros d'avantages en nature (véhicule de fonction). La rémunération de Monsieur Pierre Chassigneux au titre de l'exercice 2004 ne comportait aucune part variable.

Monsieur Henri Jannet a perçu au titre de l'exercice 2004 une rémunération globale de 129.769 euros, dont 125.533 euros de salaire brut et 4.236 euros d'avantages en nature (principalement véhicule de fonction). Cette rémunération globale était de 137.559 euros en 2003, dont 135.468 euros de salaire brut et 2.091 euros d'avantages en nature. La rémunération de Monsieur Henri Jannet au titre des exercices 2002, 2003 et 2004 ne comportait aucune part variable.

Monsieur Jean-Claude Jouffroy, qui a pris ses fonctions au mois d'octobre 2004, a perçu au titre de l'exercice 2004 une rémunération globale de 67.237,30 euros, dont 65.365,53 euros de salaire brut et 1.872 euros d'avantages en nature (principalement véhicule de fonction). La rémunération de Monsieur Jean-Claude Jouffroy au titre de l'exercice 2004 ne comportait aucune part variable.

Il n'existe aucune indemnité spécifique en cas de révocation des mandataires sociaux ni aucun régime de retraite spécifique mis en place par la Société pour ses mandataires.

6.2.2 Options de souscription ou d'achat d'actions consenties et exercées par les mandataires sociaux

Ni la Société ni aucune société du Groupe n'a, à la date d'enregistrement du présent document de base, consenti des options de souscription ou d'achat à un mandataire.

6.2.3 Informations sur les opérations conclues avec les membres des organes d'administration ou avec les sociétés ayant des dirigeants en commun avec la Société qui ne présentent pas le caractère d'opérations courantes

Le conseil d'administration de la Société a autorisé lors de sa réunion du 18 mai 2004 la signature du contrat d'entreprise 2004-2008 entre la Société et l'Etat. Ce contrat expose la politique tarifaire et commerciale de la

CHAPITRE 6

GOVERNEMENT D'ENTREPRISE ET CONTROLE INTERNE

Société et décrit les principaux engagements de la Société en terme de construction et conservation du patrimoine, de sécurité et qualité du service, de préservation de l'environnement et développement économique, et de politique sociale (voir Section 4.5.8.1 « Contrat d'entreprise Sanef pour la période 2004-2008 »).

Au cours de 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'Etat (voir Section 4.5.7 « Conventions de concession »). Les modifications prévues par l'avenant 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.

6.2.4 Prêts et garanties accordés ou constitués en faveur des membres des organes d'administration et de direction

A la date d'enregistrement du présent document de base, la Société n'a accordé ni constitué de prêt ou de garantie en faveur des membres des organes d'administration et de direction. Aucun actif appartenant directement ou indirectement aux dirigeants ou aux membres de leur famille n'est utilisé ou détenu par le Groupe.

Aux termes de l'article 16.III des statuts de la Société, à peine de nullité du contrat, il est interdit aux administrateurs autres que les personnes morales de contracter, sous quelque forme que ce soit, des emprunts auprès de la Société, de se faire consentir par elle un découvert, en compte courant ou autrement, ainsi que de faire cautionner ou avaliser par elle leurs engagements envers les tiers. La même interdiction s'applique au directeur général, aux directeurs généraux délégués et aux représentants permanents des personnes morales administrateurs. Elle s'applique également aux conjoints, ascendants et descendants des personnes visées au présent paragraphe ainsi qu'à toute personne interposée.

6.2.5 Acquisitions, transferts ou échanges d'actions de la Société par les membres du conseil d'administration ou toute personne ayant des liens personnels avec ceux-ci

Les modalités selon lesquelles les administrateurs peuvent effectuer des opérations sur les titres de la Société sont fixées dans le règlement intérieur du conseil d'administration et détaillées à la Section 6.5.2.4 « Détention de titres de la Société ».

6.3 INTERESSEMENT DU PERSONNEL

6.3.1 Accords d'intéressement et de participation

6.3.1.1 Accords d'intéressement

Sanef

Sanef négocie régulièrement avec les organisations syndicales un accord d'entreprise définissant les principes de l'intéressement du personnel ainsi que les modalités de sa répartition entre les bénéficiaires. Le dernier accord, conclu le 30 juin 2003 et modifié par un avenant en date du 25 juin 2004, est en vigueur jusqu'au 31 décembre 2005. Les parties se sont entendues pour renégocier l'accord en cas d'ouverture du capital.

Les salariés bénéficiaires de l'intéressement sont ceux qui justifient d'au moins trois mois d'ancienneté.

Les salariés bénéficient de la prime d'intéressement en fonction de quatre critères : (i) rapport entre l'excédent brut d'exploitation et le chiffre d'affaires de l'exercice majoré ; (ii) rapport entre le coût de péages et le nombre de transactions réalisées ; (iii) rapport entre les coûts de viabilité et le nombre de kilomètres parcourus pondérés ; (iv) indice de satisfaction de la clientèle au cours de l'année considérée. La prime d'intéressement est majorée de 10 % si le taux de fréquence d'accidents du travail de l'année n est inférieur à la moyenne des taux de fréquence d'accidents du travail des années $n-1$ à $n-3$.

La répartition de l'intéressement entre les salariés bénéficiaires est fonction, pour moitié, du taux de présence du salarié dans l'entreprise au cours de l'exercice considéré et, pour moitié, du salaire brut perçu par le salarié.

Le montant maximum de la réserve d'intéressement est plafonné à 4 % de la masse salariale brute, majoration comprise.

Le tableau ci-dessous indique le montant annuel moyen en euros par salarié bénéficiaire versé par Sanef au cours des exercices 1999 à 2003 :

	1999	2000	2001	2002	2003
Montant annuel moyen en euros	785	719	685	805	870

Source : Sanef

SAPN

SAPN a conclu le 30 juin 2003 avec les organisations syndicales 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'ancienneté acquise au sein d'une autre SEMCA étant prise en compte.

Les salariés bénéficient de la prime d'intéressement en fonction de trois critères : la maîtrise des charges, la rentabilité de l'entreprise et le taux d'accidents du travail. La maîtrise des charges de péage, de viabilité et de structure par rapport aux trois années précédentes compte pour 75 % de la prime d'intéressement. La rentabilité de l'entreprise compte pour 25 % du montant de la prime. Enfin, la prime d'intéressement est majorée de 10 % quand le taux d'accidents du travail de l'année n est inférieur à celui de l'année $n-1$.

Le montant maximum de la réserve d'intéressement est plafonné à 4 % de la masse salariale brute, majoration comprise.

La répartition de l'intéressement entre les salariés bénéficiaires est fonction, pour moitié, du taux de présence du salarié dans l'entreprise au cours de l'exercice considéré, et pour moitié du salaire brut perçu par le salarié. Les sommes versées ne peuvent excéder le montant du plafond annuel de la sécurité sociale.

Le montant de l'intéressement est versé au plus tard avec le salaire du mois de mai suivant la date de clôture de l'exercice.

Le tableau ci-dessous indique le montant annuel moyen en euros versé par salarié bénéficiaire par SAPN au cours des exercices 1999 à 2003 :

	1999	2000	2001	2002	2003
Montant annuel moyen en euros	719	561	542	821	853

Masternaut

La société Masternaut a conclu avec l'ensemble du personnel un accord d'entreprise définissant les principes de l'intéressement du personnel ainsi que les modalités de sa répartition entre les bénéficiaires. Cet accord, conclu le 28 juin 2004 et modifié le 27 décembre 2004, est d'une durée de trois ans à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 2004.

Les salariés bénéficiaires de l'intéressement sont ceux qui justifient d'au moins trois mois d'ancienneté.

La base de calcul de la réserve d'intéressement sera d'un montant de 9 % de l'excédent brut d'exploitation corrigé de la façon suivante : l'excédent brut sera diminué du montant de la dotation aux provisions pour dépréciation des créances douteuses et du montant des créances irrécouvrables constatées en charge d'exercice. Ce montant sera par ailleurs augmenté de la reprise de provision pour dépréciation des créances douteuses enregistrées dans les produits de l'exercice.

Le montant maximum de la réserve d'intéressement est plafonné à 20 % de la masse salariale brute.

La répartition de l'intéressement entre les salariés bénéficiaires est effectuée proportionnellement aux salaires bruts fixes perçus au cours de l'exercice considéré, sachant que seront prises en compte comme temps de travail effectif les périodes d'absences pour congés payés, congés maternité, congés d'adoption, congés de formation, absences

CHAPITRE 6

GOVERNEMENT D'ENTREPRISE ET CONTROLE INTERNE

pour accident du travail (à l'exception des rechutes d'un accident du travail survenu chez un ancien employeur) ou maladie professionnelle.

Le versement de l'intéressement interviendra après la clôture des comptes et leur approbation par l'assemblée générale, c'est-à-dire soit dans le mois suivant celui de la tenue de l'assemblée générale, soit au mois de juillet au plus tard si la Société continue à clôturer son bilan au 31 décembre.

6.3.1.2 Accord de participation

En application des dispositions du décret du 12 décembre 2001, qui a étendu à Sanef les dispositions du décret du 26 novembre 1987 pris en application de l'ordonnance du 21 octobre 1986 relative à l'intéressement et à la participation des salariés aux résultats de l'entreprise, Sanef a mis en place un système de participation par accords collectifs à durée déterminée signés avec les organisations syndicales.

Sanef a ainsi conclu, le 10 novembre 2004, avec les organisations syndicales un nouvel accord de participation à durée déterminée pour une durée d'une année, correspondant à l'exercice 2004.

Les salariés bénéficiaires de l'accord sont ceux qui justifient d'une ancienneté minimum de trois mois.

La formule retenue par Sanef pour le calcul de la réserve spéciale de participation (RSP) est la formule légale suivante : $RSP = \frac{1}{2} (B - 5\% C) \times S / VA$, où B représente le bénéfice fiscal imposable à l'impôt sur les sociétés diminué de l'impôt correspondant et tenant compte de certaines corrections, C représente les capitaux propres, S représente les salaires et VA la valeur ajoutée.

Les sommes versées au titre de la participation sont affectées soit dans le cadre d'un plan d'épargne d'entreprise, soit dans le cadre d'un plan d'épargne groupe qui pourrait être constitué. Les sommes sont bloquées pour une période de cinq ans à compter du 1^{er} avril de l'année qui suit l'exercice de calcul.

Sur les exercices 1999 à 2003, le montant annuel moyen en euros par salarié bénéficiaire versé par Sanef au titre de la participation a été le suivant :

	1999	2000	2001	2002	2003
Montant annuel moyen en euros	Néant	Néant	701	3.369 ⁽¹⁾	776

⁽¹⁾ La participation a été revue en 2002 suite au changement de méthode comptable imposé par la loi sur les Nouvelles Régulations Economiques.

6.3.2 Plan d'épargne d'entreprise

Sanef

Par accord collectif en date du 23 octobre 1989, Sanef a mis en place un plan d'épargne d'entreprise.

Ce plan a vocation à recueillir les montants versés aux salariés au titre de la participation et de l'intéressement, en plus des versements volontaires effectués par les salariés.

Sanef verse, au titre de l'abondement, un montant équivalent à 30 % des versements volontaires effectués par les salariés.

Les sommes investies par les salariés dans le plan d'épargne d'entreprise sont bloquées pour cinq ans et placées, selon les choix exprimés par les salariés, dans différents types de produits financiers.

Au 31 décembre 2004 plus de 10 millions d'euros étaient investis dans le plan d'épargne d'entreprise Sanef, dont 1,97 million d'euros était immédiatement disponible.

SAPN

SAPN a également mis en place, par accord collectif en date du 23 avril 2001, un plan d'épargne d'entreprise.

Les salariés bénéficiaires de ce plan sont ceux qui justifient d'au moins trois mois d'ancienneté.

Le plan d'épargne d'entreprise a vocation à recueillir les montants versés aux salariés au titre de la participation et de l'intéressement, en plus des versements volontaires effectués par les salariés.

SAPN prend en charge les frais de tenue des comptes pendant toute la durée d'indisponibilité augmentée d'un an et verse, au titre de l'abondement, un montant équivalent à 20 % des versements volontaires effectués par les salariés. Ce montant est porté à 30 % si le solde des trois dernières années est positif. Le montant de l'abondement est actuellement plafonné à 2.300 euros par an et par bénéficiaire, sans pouvoir excéder le triple de la contribution du bénéficiaire.

Les sommes investies par les salariés dans le plan d'épargne d'entreprise sont bloquées pour cinq ans et placées, selon les choix exprimés par les salariés, dans les FPCE suivants : Monefonds, Protecfonds, Multiplan et Fongepar insertion emploi. La gestion est assurée par Fongepar qui agit pour le compte des copropriétaires et les représente. Les revenus des parts de FPCE sont automatiquement réinvestis dans le plan.

Au 31 décembre 2004 environ 1,474 millions d'euros étaient investis dans le plan d'épargne d'entreprise de SAPN, dont un peu plus de 0,637 millions étaient disponibles.

Au 31 décembre 2004, plus de 11 millions d'euros étaient investis dans les plans d'épargne du Groupe.

6.3.3 Plan d'épargne groupe

Le 28 janvier 2005, la Société, SAPN et Masternaut ont conclu un accord relatif à la mise en place d'un plan d'épargne groupe. Cet accord a été conclu sous condition suspensive d'une ouverture du capital de la Société au premier semestre 2005.

6.3.4 Options de souscription ou d'achat d'actions consenties aux dix premiers salariés non mandataires sociaux attributaires et options levées par ces derniers

Ni la Société ni aucune autre société du Groupe n'ont consenti par le passé d'options de souscription ou d'achat à leurs salariés.

6.4 PROCEDURES DE CONTROLE INTERNE

6.4.1 Rapport du président du conseil d'administration sur les conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil d'administration et sur les procédures de contrôle interne de Sanef

En application des dispositions de l'article L. 225-37 du Code de commerce, le président du conseil d'administration de la Société a établi un rapport sur les conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil ainsi que les 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.

Le contenu de ce rapport résulte des travaux du comité de la stratégie et des engagements, d'entretiens avec le président du comité d'audit, de la participation régulière du président du conseil d'administration au comité de direction et d'entretiens et de réunions périodiques avec le directeur général.

Ce rapport est tenu à la disposition des actionnaires au siège social de la Société conformément aux dispositions législatives applicables.

6.4.1.1 Organisation générale des procédures de contrôle mises en place par la Société

Dispositions générales applicables à l'ensemble de l'entreprise

En complément des comités issus du conseil d'administration (voir Section 6.1.3 « Comités du conseil d'administration »), différentes dispositions contribuent à l'exercice des activités de contrôle.

Commission consultative des marchés

La commission consultative des marchés (« CCMS ») est présidée par le directeur général. En sont membres le directeur en charge du marché et deux personnes qualifiées extérieures à l'entreprise auxquels s'ajoutent avec voix consultative les représentants du Contrôle d'Etat et de la Direction Générale de la Consommation, de la Concurrence et de la Répression des Fraudes.

La CCMS donne un avis sur les marchés dont le montant est supérieur ou égal à un seuil de 2 millions d'euros hors taxe pour les travaux, 200.000 euros hors taxe pour les fournitures et les services ainsi que les avenants entraînant une augmentation du montant du marché supérieure à 20 % si le montant total est supérieur au seuil correspondant.

En 2004, la CCMS s'est réunie 11 fois et a donné un avis favorable sur un ensemble de marchés représentant un montant de 57,5 millions d'euros qui représente la moitié de celui des marchés de l'entreprise.

Par ailleurs, une commission centralisée est en charge de l'ouverture des plis des consultations supérieures à 90.000 euros hors taxe. Des commissions décentralisées sont organisées en tant que de besoin au-dessous de ce seuil.

Comité des rémunérations des cadres de direction

Le comité des rémunérations des cadres de direction est composé du président et du directeur général. Il est chargé d'arrêter le montant et l'évolution des rémunérations de l'ensemble des membres du comité de direction. Ce comité se réunit une fois par an.

Comité de direction

Le comité de direction se réunit mensuellement sous l'autorité du directeur général, il est composé des responsables des directions de Sanef (voir Section 6.1.5.1 « Comité de direction »).

Ce comité a pour mission d'organiser la mise en œuvre de la stratégie définie par le conseil d'administration, de coordonner les grands projets de l'entreprise de suivre mensuellement les plans d'action des directions et d'assurer la coordination entre l'ensemble des directions. Ce comité examine le reporting mensuel comprenant le reporting financier, les plans d'action des directions ainsi que les indicateurs de production de l'entreprise.

Comité d'investissement

Composé du directeur financier et directeur du développement et des grands projets et du chargé de mission auprès du directeur général, ce comité est chargé de la préparation des programmes pluriannuels et les budgets annuels

d'ICAS, de renouvellement de chaussées, d'investissements (d'équipements) d'exploitation et de gros entretien, et du contrôle de la bonne exécution de cette programmation.

Direction des audits et des risques

Cette direction a notamment pour mission l'évaluation des dispositifs de contrôle interne. A ce titre, elle a mené une action de structuration du contrôle interne visant à mettre en forme les éléments du contrôle interne. Cette mission sur la base de l'identification des principaux risques identifiés en 2003 réévaluée en 2004, s'est plus particulièrement attachée aux processus de collecte du péage et d'élaboration des comptes. En 2004, il a été décidé de renforcer cette direction de façon à étendre ses interventions en matière d'audit opérationnel.

Direction juridique

La direction juridique veille à la sécurité juridique de l'entreprise, de ses dirigeants et de ses collaborateurs. En 2004, les modalités d'association de cette direction à l'ensemble des activités de développement ont été précisées. Cette direction est désormais associée à l'ensemble de ces activités de l'amont des projets à leur conclusion. Par ailleurs cette direction est désormais en charge des marchés.

– Pôle exploitation

Le pôle exploitation suit particulièrement les questions relatives aux assurances et aux recours effectués à la suite de dégâts de toute nature au domaine public autoroutier. Il accompagne la direction d'exploitation et les autres directions dans leurs actions de développement liées aux métiers d'exploitation routière.

– Pôle droit des affaires

Le pôle droit des affaires accompagne la direction des télécoms dans toutes ses activités et les autres directions autres que la direction d'exploitation dans leurs activités de développement en France et à l'étranger.

– Pôle marchés

En fin d'année 2004, dans le cadre de l'internalisation des missions assurées jusqu'alors par le GIE SC Autoroutes, il a été décidé de mettre en place ce pôle afin de centraliser l'ensemble des compétences et le contrôle en matière de marchés. Ce service assurera notamment le contrôle préalable à la passation des principaux marchés, la gestion de l'ensemble des procédures et la gestion contractuelle pour ce qui concerne essentiellement les constructions neuves. En 2004 ces missions étaient assurées par le GIE SC Autoroutes.

Méthodes et contrôle péage de la direction d'exploitation

Ce département, rattaché au directeur d'exploitation, a notamment pour fonctions l'élaboration et le contrôle des procédures péage, la validation et le contrôle externe des recettes, l'harmonisation des pratiques, la modernisation des pratiques d'exploitation péage, la lutte contre la fraude : méthodes, moyens et actions. En 2004, le fonctionnement de ce service a été précisé afin de mieux séparer les activités de traitements des informations péage des activités de contrôle qui ont été renforcées.

Centrale d'achat de la direction d'exploitation

En 2004 une centrale d'achat rattachée à la direction d'exploitation a été créée dans le but d'améliorer le processus de commande en améliorant notamment l'analyse des besoins et en la mise en concurrence.

Dispositions spécifiques à l'élaboration de l'information financière et comptable

Département comptabilité – fiscalité

Le département contrôle de gestion est rattaché directement du directeur financier. En 2004, les différents sites ont été réorganisés par mission : règlements, immobilisations, paie, encaissement des recettes péage.

Département contrôle de gestion de la direction financière

Le département contrôle de gestion est rattaché directement du directeur financier l'ensemble des personnels intervenant en matière de contrôle de gestion. L'organisation de ce département reflète l'organisation générale de l'entreprise, les activités des contrôleurs de gestion sont organisées autour d'une répartition par direction. A la fin

CHAPITRE 6

GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE ET CONTROLE INTERNE

de l'année 2004, il a été décidé de renforcer ce département en accompagnement de l'augmentation des activités de développement de l'entreprise. Ce département produit notamment sur la base de la comptabilité analytique les éléments du reporting examiné mensuellement par le comité directeur.

Département recouvrement, relations bancaires, contrôle des recettes, audit de la direction financière

Le département recouvrement, relations bancaires, contrôle des recettes, audit est rattaché directement au directeur financier. Ce département a notamment pour mission le contrôle général des recettes, les relations avec les établissements bancaires et des missions d'audit interne à la direction financière.

Département trésorerie – gestion de la dette de la direction financière

Le département trésorerie – gestion est rattaché directement au directeur financier. Ce département a repris en 2004 les missions de gestions de la trésorerie antérieurement assurées par le GIE SC Autoroutes.

6.4.1.2 Présentation des procédures de contrôle interne mises en place par la Société

Dispositions générales applicables à l'ensemble de l'entreprise

Délégations

La gestion des délégations est centralisée par la direction juridique qui rédige les projets de délégations des directeurs et sur leur demande, les projets de subdélégations au profit de leurs collaborateurs. La direction juridique s'appuie pour ce faire sur un recensement des réglementations susceptibles d'entraîner la mise en cause pénale de Sanef et de ses cadres dirigeants pour la mise en place des délégations de pouvoirs de l'entreprise.

Méthodologie de conduite des projets transversaux

Chaque projet est doté d'un comité directeur rassemblant des responsables des directions concernées et éventuellement le directeur général. Un directeur assure la fonction de maître d'ouvrage – directeur d'investissement du projet.

Un chef de projet choisi pour ses compétences de gestionnaire de projet dans le domaine du projet prend en charge la conduite du projet. Il rend compte régulièrement au maître d'ouvrage. Il s'appuie sur un groupe projet comprenant un ou des responsables utilisateurs et un ou plusieurs responsables techniques. En 2004, le fonctionnement de ces projets a été précisé en ce qui concerne le suivi des coûts d'un projet qui est fait par direction et par projet.

Conventions inter-services

Des conventions de services sont passées pour :

- couvrir les principales interfaces entre directions. Elles précisent alors la note d'organisation générale en ce qui concernent la définition des responsabilités des directions concernées et détermine leurs interfaces ; et
- définir les prestations réalisées par une direction pour le compte d'une autre et les modalités de commande et de suivi ainsi que les coûts de ces prestations.

Procédures internes relatives à la gestion des personnels

Le projet transversal d'optimisation du système d'information des ressources internes de Sanef « OSIRIS » dont les objectifs sont, au delà de la seule approche informatique, la remise à plat de l'administration des personnels, de la gestion des ressources humaines (formation, gestion des postes et des compétences), de la gestion des temps d'activités et de la paie ainsi que l'homogénéisation et la simplification des pratiques a été poursuivi. Les modules d'administration des personnels et de gestion des ressources humaines ont été mis en place en 2004. Les modules de gestion des temps d'activités et de paie le seront au 1^{er} janvier 2006. Le contrôle de gestion vise toutes les décisions de recrutement.

Procédures relatives à la programmation, la budgétisation et le suivi des dépenses

Une procédure formalisée en 2004 précise les modalités d'analyse et de justification des investissements relatifs aux équipements d'exploitation, aux chaussées et aux ICAS (individualisés ou non individualisés) ainsi que des dépenses de gros entretien.

Elle met en place auprès du directeur général un comité d'investissement composé du directeur financier et directeur du développement et des grands projets chargé de la préparation des programmes pluriannuels et les budgets annuels d'ICAS, de renouvellement de chaussées, d'investissements (d'équipements) d'exploitation et de gros entretien, et du contrôle de la bonne exécution de cette programmation. En 2004, ces programmes ont dans ce cadre ainsi fait l'objet d'une actualisation à deux reprises.

Procédure relative à la conduite des opérations de construction et à la répartition des rôles maître d'ouvrage – maîtrise d'œuvre

La conduite des opérations de construction et à la répartition des rôles maître d'ouvrage – maîtrise d'œuvre ont fait l'objet d'une définition dès 1996. Le contrôle technique de ces opérations est assuré pour l'ensemble de Sanef au sein de la direction du développement et des grands projets.

Procédures internes liées à la gestion et l'entretien du patrimoine

Le département construction de la direction du développement et des grands projets a élaboré des politiques concernant les grands postes de dépense concernant la gestion et l'entretien du patrimoine. Il donne son avis sur les programmes de mise en œuvre de ces politiques.

Le département patrimoine de la direction d'exploitation est en charge du suivi du patrimoine ainsi que de la préparation et de la réalisation des programmes de gestion et d'entretien du patrimoine.

Procédure relative à la passation des marchés et des commandes

Une procédure interne très largement diffusée détaille les procédures relatives à la passation et des commandes. L'ensemble des cadres les plus directement intéressés par la passation des contrats a été formé en 2002. Une des missions du nouveau pôle marchés de la direction juridique est de refondre cette procédure dans un souci de pédagogie.

Procédures internes relatives à la collecte de la recette péage

Un manuel péage précise et définit les responsabilités des receveurs ainsi que les consignes propres aux moyens et catégories de paiement pour chacun des réseaux. La refonte de ces documents en un document unique applicable à l'ensemble de la société est en cours.

Au delà de la collecte directe, l'ensemble de la chaîne d'information allant de la constatation de la transaction en voie à l'arrivée des fonds sur les comptes de l'entreprise est en cours de refonte afin d'en faciliter la maintenance et la sécurité.

Procédures internes relatives à la gestion du trafic et sécurité – viabilité

La gestion du trafic est assurée sous la direction opérationnelle des directeurs de réseau avec le concours de cadres d'astreinte, les uns et les autres s'appuyant sur les postes centraux d'exploitation. Ces derniers sont organisés et animés au plan méthodologique par le département trafic-viabilité.

Les personnels assurant ces missions sont formés spécifiquement. Ils appliquent régulièrement les procédures internes incluant des scénarios correspondant aux difficultés les plus fréquentes ainsi qu'à celles qui auraient un impact majeur. Ces procédures portent notamment sur la gestion des événements et l'organisation du service hivernal.

En 2004, il a été décidé de modifier l'organisation en place concernant la supervision du trafic. Ce projet dont le déploiement se fera en 2005 permettra : de constituer un poste de supervision et d'information, point unique d'entrée Sanef pour répondre aux demandes d'information trafic extérieures à Sanef et point unique d'accès à l'information trafic et de décision pour la direction de Sanef. De mettre en place une gestion de corridor Nord-Sud (A1, A16, A26, A29) et une gestion de l'axe A4.

Procédures internes relatives à la sécurité du système d'information et à la sécurité du réseau de télécommunication

En 2004, les procédures portant sur la sécurité du système d'information et la sécurité du réseau de télécommunication ont été formalisées. Par ailleurs un audit de sécurité qui sera poursuivi en 2005 a été réalisé.

CHAPITRE 6

GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE ET CONTROLE INTERNE

Dispositions spécifiques aux modalités d'élaboration de l'information financière et comptable

Procédures budget

Périodicité et modalités de comparaison et d'analyse des réalisations avec les données budgétaires. La procédure budgétaire a été actualisée en 2003 :

Une première visée du budget est établie à l'automne de l'année n-1. Une seconde visée est faite au printemps et un atterrissage est fait à l'automne. Les comptes sont arrêtés au début de l'année n+1. Un tableau de bord permettant le suivi du budget par activité a été mis en place en 2004, il fait partie du reporting mensuel.

Procédure de structure analytique

La nouvelle codification analytique mise place à la fin de 2003 sert de référence pour une présentation par activité.

Procédure de délégations de signatures sur comptes bancaires et CCP hors siège

La procédure portant sur les délégations de signatures sur comptes bancaires et CCP hors siège mise en place en 2003 a été maintenue.

Le mode de paiement par virement, le plus facile à contrôler, a été généralisé et la double signature a été systématisée pour tous les chèques.

6.4.1.3 Limitations apportées aux pouvoirs du directeur général

En application des dispositions de la Loi NRE du 15 mai 2001, la Société a pris l'option de séparer les fonctions de président du conseil d'administration et de directeur général.

Les limitations apportées aux pouvoirs du directeur général portent sur les projets de développement dont le montant dépasse :

- 30 millions d'euros, pour les opérations nouvelles dans le cœur de métier de Sanef; et
- 15 millions d'euros, s'agissant d'opération en dehors du cœur de métier.

Pour ces projets, le directeur général doit respecter les règles suivantes :

- l'offre doit être soumise à l'approbation préalable du comité de la stratégie et des engagements pour les projets dans lesquels le total des engagements de Sanef est inférieur à 50 millions d'euros et au conseil d'administration quand celui-ci dépasse 50 millions d'euros ; et
- le projet de contrat doit être soumis à l'approbation préalable du conseil d'administration.

Dans le cadre des activités de développement de Sanef, le directeur général est conduit à apporter des cautions, avals et garanties.

Le conseil d'administration dans sa séance du 13 octobre 2004, et conformément aux dispositions de l'article 89 du décret du 23 mars 1967, a autorisé pour une durée d'un an le directeur général (avec faculté de subdéléguer), à donner la caution, l'aval ou la garantie de la Société jusqu'à un plafond d'engagement annuel de 20 millions d'euros et à condition que chaque caution, aval ou garantie, ne dépasse pas la somme de 10 millions d'euros. Un état de ces engagements arrêté à la clôture de l'exercice en cours doit être fourni au conseil lors de la séance où il arrête les comptes de l'exercice et au comité de la stratégie et des risques au fur et à mesure de leur mise en place.

Le conseil d'administration a, lors de sa séance du 9 février 2005, substitué à cette autorisation, une nouvelle autorisation pour les mêmes montants et pour une durée d'un an.

6.4.2 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

« En notre qualité de commissaire aux comptes de la société Sanef, 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 2004.

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, le 10 février 2005

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Paul Onillon

Salustro Reydel

Benoît Lebrun

6.5 REGLEMENT INTERIEUR DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration de la Société a adopté le 13 octobre 2004 la version actuelle du règlement intérieur, qui est reproduite ci-dessous. Conforme aux rapports Barbier de la Serre et Bouton, le règlement intérieur du conseil d'administration est destiné à préciser les modalités de fonctionnement du conseil d'administration en complément des dispositions légales, réglementaires et statutaires applicables à la Société.

Outre la création de comités spécialisés (voir Section 6.1.3 « Comités du conseil d'administration »), le règlement intérieur vise à organiser les rapports entre mandataires sociaux et à fixer les règles de déontologie applicables à ces mandataires.

6.5.1 Rapport entre les mandataires sociaux

Le conseil d'administration est un organe collégial de la Société, il représente collectivement l'ensemble des actionnaires. Il a obligation d'agir en toutes circonstances dans l'intérêt social de l'entreprise.

Il en est de même des mandataires sociaux que sont le directeur général et le cas échéant le ou les directeurs généraux délégués.

6.5.1.1 Travaux du conseil d'administration

Conformément aux dispositions des statuts, le conseil d'administration : (i) détermine les orientations de l'activité de la Société et veille à leur application, (ii) se saisit de toute question intéressant la bonne marche de la Société et (iii) règle par ses délibérations les affaires qui la concerne.

Pour ce faire :

- le conseil d'administration débat régulièrement des perspectives stratégiques économiques et financières de la Société ;
- toutes décisions significatives pour la Société, notamment celles portant sur des opérations susceptibles d'affecter la stratégie de la Société, de modifier sa structure financière ou son périmètre d'activité sont soumises à autorisation préalable du conseil d'administration ; et
- il contrôle la gestion de la Société et veille à la qualité de l'information fournie aux actionnaires.

Le conseil d'administration se réunira autant que nécessaire et au moins quatre fois par an.

Le conseil d'administration consacrerait un point de son ordre du jour au moins une fois par an aux sujets suivants :

- l'arrêté des comptes de la Société et des comptes consolidés ;
- l'examen des risques liés à l'activité de la Société ;
- la revue de la stratégie de développement ;
- la stratégie financière et sa mise en œuvre ;
- les prévisions financières pour l'exercice à venir ; et
- une fois par an, le conseil d'administration pourra également débattre de son propre fonctionnement et modifiera le cas échéant le présent règlement en fonction de ses conclusions.

Avant la tenue d'un conseil, le président du conseil d'administration s'assure que chaque comité de la Société lui a bien adressé l'ensemble des procès-verbaux faisant état de son activité et que l'ensemble des documents permettant l'information des administrateurs a bien été porté à leur connaissance.

Lors de chacune de ses réunions, le conseil d'administration examine, dans un premier temps, les questions inscrites à l'ordre du jour concernant le Groupe, puis celles concernant la Société. Il s'informe de la mise en œuvre des décisions prises conformément à l'intérêt du Groupe. En cas de risque de conflit entre l'intérêt social et l'intérêt du Groupe, le conseil d'administration peut saisir pour avis le comité d'audit.

6.5.1.2 Obligations du président du conseil d'administration

Conformément aux dispositions des statuts, le président organise et dirige les travaux du conseil dont il rend compte à l'assemblée générale. Il veille au bon fonctionnement des organes de la Société et s'assure en particulier que les administrateurs sont en mesure de remplir leur mission.

Pour ce faire, le président :

- transmet par tout moyen à chaque administrateur cinq jours calendaires au moins avant la tenue du conseil, l'ensemble des documents et notamment ceux relatifs à la situation financière, à la trésorerie et à la mise en œuvre de la stratégie arrêtée par le conseil d'administration de la Société ;
- précise lorsqu'il transmet ou met à disposition des informations, si celles-ci revêtent un caractère confidentiel ou non ; et
- communique à tout administrateur qui en fait la demande les documents et les éclaircissements qu'ils estiment utiles au bon exercice de leur mission.

Un secrétariat placé auprès du président pour l'assister dans ses tâches assurera les fonctions de secrétariat du conseil et des assemblées générales.

Dans son obligation de veiller au fonctionnement transparent des organes de la Société, le président du conseil d'administration :

- s'assure de la fréquence des réunions ;
- s'assure de l'assiduité des participants ;
- est garant du droit à l'expression de chacun des membres du conseil d'administration ;
- veille à ce que les administrateurs respectent leur devoir d'indépendance. Si ce devoir venait à ne pas être respecté, le président du conseil d'administration devrait attirer l'attention du conseil d'administration ; et
- s'assure que les procès-verbaux des séances du conseil d'administration contiennent une transcription des débats, que les décisions y sont fidèlement reportées et que les opinions contraires éventuellement émises par certains administrateurs ont bien été retranscrites.

En cas de dysfonctionnement avéré des organes de la Société, le président du conseil d'administration apporte tous les soins nécessaires pour y remédier dans les meilleurs délais.

Dans l'hypothèse où le président du conseil d'administration exerce également les fonctions de directeur général de la Société, le président directeur général, pour les informations dont il dispose au titre de sa fonction de directeur général, est tenu aux mêmes obligations que celles qui, dans le règlement intérieur, incombent au président du conseil d'administration.

6.5.1.3 Relations du président du conseil d'administration avec le directeur général et les directeurs généraux délégués

Conformément aux dispositions des statuts, le directeur général est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toute circonstance au nom de la Société. Il représente la Société dans ses rapports avec les tiers. Sur sa proposition, le conseil d'administration peut nommer un ou plusieurs directeurs généraux délégués.

Le directeur général est l'organe exécutif de la Société. En conséquence il est amené à rendre compte de la gestion de celle-ci au conseil d'administration.

Les mandataires sociaux que sont le président du conseil d'administration, le directeur général et les directeurs généraux délégués sont nommés par le conseil d'administration.

Le règlement précise donc les relations entre ces différents mandataires sociaux, de façon à permettre au président de remplir de manière efficace son rôle de garant du bon fonctionnement du conseil d'administration.

CHAPITRE 6

GOVERNEMENT D'ENTREPRISE ET CONTROLE INTERNE

Relations entre, d'une part, le directeur général et les directeurs généraux délégués et, d'autre part, le président du conseil d'administration

(i) Obligations du président du conseil d'administration

Le président du conseil d'administration est en charge de la convocation du directeur général et des directeurs généraux délégués aux réunions du conseil d'administration. Dans les mêmes conditions que celles prévues pour les administrateurs, le président du conseil d'administration transmet ou met à leur disposition les mêmes informations que celles destinées aux administrateurs.

En cas de dissension entre le président du conseil d'administration et le directeur général, le président du conseil d'administration en réfère, par tout moyen, au conseil d'administration.

(ii) Obligations du directeur général et du ou des directeurs généraux délégués

En cas de dissociation des pouvoirs conduisant à désigner un président du conseil d'administration et un directeur général, le directeur général doit mettre à la disposition du président du conseil d'administration les informations dont il dispose, nécessaires au président pour l'exercice de ses responsabilités, ou celles que ce dernier lui a demandées.

Le directeur général ou, à sa demande, le ou les directeurs généraux délégués, établissent un rapport au président sur leurs activités aussi souvent que nécessaire, et au minimum avant chaque conseil d'administration. Dans ce rapport, ils attirent l'attention du président du conseil d'administration sur les difficultés particulières qu'ils rencontrent, sur les questions intéressant la bonne marche de la Société et / ou du Groupe.

Relations entre le directeur général et les directeurs généraux délégués

Les directeurs généraux délégués assistent le directeur général et, en ce sens, doivent lui rendre compte. Le directeur général et les directeurs généraux délégués échangent toutes les informations utiles à la gouvernance de la Société.

Le directeur général peut, dans les limites des pouvoirs qui leurs sont conférés par le conseil d'administration donner des délégations de pouvoirs ou de signature aux directeurs généraux délégués lorsqu'il estime que ceux-ci sont compétents, suffisamment indépendants et disposent des moyens nécessaires à l'accomplissement de leur mission telle que définie dans la délégation.

En cas de délégation de pouvoirs du directeur général au directeur général délégué, ce dernier a la faculté de subdéléguer tout ou partie des pouvoirs qui lui ont été délégués.

Relations des directeurs généraux délégués entre eux

Les directeurs généraux délégués s'assurent de ce qu'ils n'interviennent pas sans concertation sur un même dossier ou domaine de compétence.

6.5.1.4 Délimitation des pouvoirs entre le directeur général et le conseil d'administration relatifs aux investissements de développement

Pour tout projet de développement, réalisé par investissement industriel, prise, extension ou cession de participations financières, en France et à l'étranger, selon les seuils hors taxes suivants :

- à partir de 30 millions d'euros, pour les opérations nouvelles dans le cœur de métier de la Société ; et
- à partir de 15 millions d'euros, s'agissant d'opérations en dehors du cœur de métier de la Société.

Il est convenu que :

- 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 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 comité de la stratégie et des engagements sera saisi pour avis avant la remise de l'offre ;
- le projet de contrat sera soumis à l'approbation préalable du conseil d'administration ; et
- les dossiers soumis à l'approbation du conseil d'administration et visés ci-dessus, sont présentés dans les formes prévues par le document intitulé « protocole d'examen des investissements de développement » annexé au règlement intérieur du conseil d'administration et préalablement soumis à l'examen du comité de la stratégie et des engagements.

Pour l'application des dispositions qui précèdent :

- le montant du projet envisagé, s'entend comme la meilleure estimation du risque maximal global (c'est-à-dire tant en fonds propres qu'en endettement) pouvant être encouru par le Groupe sur le projet. Si le projet considéré est organisé en plusieurs tranches fermes et conditionnelles, le montant du projet à considérer pour l'application des seuils, correspond à l'engagement de l'ensemble des tranches fermes et conditionnelles du projet envisagé ; et
- sont considérées comme opérations nouvelles faisant partie du cœur de métier, toute opération sur le domaine déjà concédé ne résultant pas d'un engagement du contrat de concession, et la concession ou l'exploitation de nouveaux ouvrages routiers.

6.5.2 Déontologie des mandataires sociaux

Avant d'accepter ses fonctions, chaque mandataire social s'engage à prendre connaissance :

- de la réglementation liée à sa fonction ;
- des statuts et du règlement intérieur ; et
- de tout complément d'information que l'organe dont il dépend, souhaite porter à sa connaissance.

Le mandataire social s'engage également à acquérir une connaissance adéquate du Groupe, de la Société et de son environnement économique, social et juridique. Chaque mandataire social devra bénéficier, s'il le juge nécessaire, d'une formation complémentaire sur les spécificités de la Société, du Groupe, ses métiers et son secteur d'activité.

En acceptant ses fonctions, le mandataire social s'engage au respect du règlement intérieur.

Les tiers qui viendraient à participer aux comités ad hoc de la Société ou de Groupe, à titre d'expert ou pour toute autre raison, s'engagent à respecter expressément les clauses de confidentialité et d'éthique de l'information.

Les mandataires sociaux ont des obligations de transparence, de diligence, de loyauté et ils observent les règles relatives à la détention de titres de la Société et aux rapports entre les mandataires sociaux.

6.5.2.1 Obligations de transparence

Mandats et fonctions

Le mandataire social déclare à la Société l'ensemble des mandats et fonctions qu'il exerce, tant au sein du Groupe qu'au sein de toute société française et étrangère. Cette déclaration est établie à l'occasion de sa nomination. Elle doit être mise à jour par le mandataire social, au 15 janvier de chaque année pour l'exercice précédent. Les mandats et fonctions exercés de façon temporaire, doivent être portés à la connaissance du secrétariat du conseil d'administration.

Le mandataire social, avant d'accepter un nouveau mandat en dehors du Groupe, s'engage à en informer le secrétariat du conseil d'administration, afin que soient assurés le respect de la réglementation applicable en matière de cumul des mandats ainsi que les principes découlant du présent règlement.

Rémunération et avantages

Le mandataire social déclare les rémunérations et avantages de toute nature qu'il perçoit ou dont il bénéficie dans la Société et / ou dans toute société que celle-ci contrôle au sens de l'article L. 233-16 du Code de commerce. Cette

CHAPITRE 6

GOVERNEMENT D'ENTREPRISE ET CONTROLE INTERNE

obligation est applicable lorsque le mandataire social a exercé des fonctions pour une durée inférieure à celle de l'exercice. Cette déclaration sera effectuée auprès du secrétariat du conseil d'administration.

Conflit d'intérêts

Le mandataire social s'engage à ce que les intérêts de la Société et de l'ensemble de ses actionnaires prévalent en toutes circonstances sur ses intérêts personnels directs ou indirects. Le mandataire social s'engage à informer complètement et préalablement l'organe dont il dépend, de tout conflit d'intérêts réel ou potentiel dans lequel il pourrait être impliqué. En cas de conflit d'intérêts, il s'engage à s'abstenir de participer aux débats et à la prise de décision sur les sujets concernés.

6.5.2.2 Obligations de diligence

Engagement d'agir en toute circonstance dans l'intérêt social

Le mandataire social doit agir en toute circonstance dans l'intérêt social de la Société. Il doit s'assurer de ce que les décisions, avis, rapports et autres documents émanant de l'organe social dont il dépend, ne favorisent pas une partie des actionnaires ou une catégorie d'actionnaires au détriment d'une autre. Le mandataire social s'engage à veiller activement aux intérêts de la Société, reconnaissant qu'il a un rôle individuel autant que collectif dans la bonne marche de celle-ci.

Devoir d'indépendance, de présence et d'expression

Le mandataire social a l'obligation d'agir en toute indépendance, d'être présent lors de la tenue des réunions des organes sociaux auxquels il participe et d'y exprimer clairement son opinion sur les questions à propos desquelles il est consulté.

Obligation de vigilance

Le mandataire social s'assure du fonctionnement efficace des organes de la Société. En outre, si le mandataire social constate des manquements au sein des organes auxquels il ne participe pas, il est tenu d'en faire état, par tout moyen de communication, au conseil d'administration.

Ethique de l'information

Le mandataire social s'engage à s'informer sur la situation de la Société de façon à pouvoir remplir ses fonctions et à ne pas diffuser directement ou indirectement les informations qu'il sait fausses ou trompeuses.

Par l'intermédiaire du président du conseil d'administration ou de toute personne déléguée à cet effet, la Société communique aux mandataires sociaux toute information pertinente, y compris critique, la concernant.

6.5.2.3 Obligations de loyauté

Comportement loyal et agissements de bonne foi

Au titre de ses fonctions, le mandataire social s'engage à avoir un comportement loyal envers ses pairs, la Société et le Groupe et à exercer ses fonctions de bonne foi.

Cette obligation de loyauté et de bonne foi implique notamment la mise à disposition des autres mandataires sociaux du Groupe, des informations qui pourraient être utiles à la gouvernance des sociétés dont ils sont en charge.

Obligation de déclaration

Le mandataire social s'engage à révéler l'existence de toute participation directe ou indirecte à des activités intéressant la Société et pouvant nuire à son indépendance, sa loyauté et aux engagements pris en vertu du règlement intérieur de la Société.

Obligation de confidentialité

Le mandataire social est tenu envers tout tiers à une obligation de confidentialité à l'égard de toutes les informations communiquées ou auxquelles il a accès à l'occasion de ses travaux. Les informations dont dispose un mandataire social ne peuvent être utilisées et divulguées qu'en vue de leur communication au conseil d'administration de la Société.

6.5.2.4 *Détention de titres de la Société*

Les mandataires sociaux mettent au nominatif les actions de la Société qu'ils détiennent au moment où ils accèdent à leurs fonctions ainsi que celles qu'ils acquièrent pendant la durée de leur mandat.

Chaque semestre, les mandataires sociaux communiquent au président sur sa demande les informations lui permettant de porter à la connaissance de l'Autorité des marchés financiers les opérations qu'ils ont effectuées sur les titres de la Société.

Les mandataires sociaux s'interdisent :

- d'effectuer toute opération sur les titres de la Société tant qu'ils détiennent des informations privilégiées ; et
- de procéder directement ou indirectement à des ventes à découvert de ces titres.

La première interdiction s'applique en particulier pendant la période de préparation et de présentation des résultats semestriels de la Société et d'informations trimestrielles. Elle s'applique aussi pendant des périodes spéciales de préparation de projets ou d'opérations justifiant une telle interdiction.

Le président du conseil d'administration fixe ou confirme les dates de début ou de fin des périodes mentionnées et les communique en temps utile aux mandataires sociaux.

Le président rend compte au conseil d'administration des dispositions prises pour que les personnels de la Société détenant de par leur fonction des informations et / ou participant de par leur fonction aux opérations visées respectent ces règles.

Les mandataires sociaux doivent déclarer au secrétariat du conseil d'administration dans les quinze jours de leur réalisation, toute opération de souscription d'achat ou de vente de titres de capital de la Société, de titres donnant accès au capital de la Société et d'instruments financiers à terme sur de tels titres. Ils doivent déclarer les opérations réalisées par eux-mêmes ou par personne interposée, pour leur propre compte ou pour le compte d'un tiers en vertu d'un mandat à moins que ce mandat ne s'exerce dans le cadre du service de gestion pour compte de tiers. Ils déclarent également les opérations effectuées par leur conjoint non séparé ou toute personne disposant d'un mandat.

Après la fin de chaque semestre, le secrétariat du conseil d'administration s'assure auprès de chaque mandataire social de l'exhaustivité et de l'exactitude de l'information ainsi recueillie en vue de transmettre à l'Autorité des marchés financiers, dans un délai maximum de deux mois après la fin dudit semestre, l'ensemble des déclarations recueillies de manière globale selon le format prescrit par cette dernière.

EVOLUTION RECENTE ET PERSPECTIVES D'AVENIR

7.1 EVOLUTION RECENTE

Le 14 janvier 2005 (soit plus de quatre mois avant la date de mise en service prévisionnelle, prévue au 31 mai 2005), la Société a mis en service la section Amiens – Neufchâtel-en-Bray de l'autoroute A29 (58,4 kilomètres), portant ainsi le réseau en service du Groupe à 1.743 kilomètres. Les travaux de construction de cette section se sont étalés de 2002 à 2005 pour un coût estimé de 284 millions d'euros hors taxe (contre un budget prévisionnel de 303 millions d'euros), soit un coût moyen au kilomètre estimé à 4,9 millions d'euros hors taxe. Le financement de cette section a été assuré par Sanef dans sa totalité.

Le 12 janvier 2005, la Société a créé en Croatie, une filiale, Sanef d.o.o., pour les besoins de l'exécution du contrat de fourniture et d'installation d'équipements fixes d'exploitation sur l'autoroute Zagreb-Macelj décrit à la Section 4.1.2.1 « Deux métiers principaux ».

Le 21 janvier 2005, Sanef et SAPN ont versé à l'Etat le solde de TVA qu'elles retenaient (soit un total de 213,3 millions d'euros) au titre du « crédit de départ » TVA (voir Section 5.3.2 « Crédit de départ TVA »).

7.2 PERSPECTIVES D'AVENIR

La stratégie du Groupe s'articule autour des points clés développés à la Section 4.3 « Stratégie du Groupe » : exploiter ses concessions avec efficacité et saisir des opportunités de croissance. Sanef et SAPN envisagent de contractualiser avec l'Etat certains de ces objectifs dans un « contrat de groupe » à échéance 2008.

Dans le cadre de l'exploitation de ses concessions, le Groupe entend poursuivre sa politique d'amélioration de la productivité reposant sur un programme d'automatisation et de modernisation du péage, en vue notamment d'atteindre un objectif de réduction du coût de la transaction (hors charges d'amortissement) de 10 % en euros constants en 2008 par rapport à 2003 et du coût de la viabilité (hors charges d'amortissement) par kilomètre parcouru pondéré de 6,5 % en euros constants sur la période 2004-2008. Le Groupe entend également être en mesure d'accueillir au 1^{er} juillet 2007 au moins 58 % du trafic véhicules légers / poids lourds en mode télépéage (soit une part supérieure à celle de 50 % prévue par la Directive 2004/52/CE concernant l'interopérabilité des systèmes de péage routier dans la Communauté) et de parvenir à un taux de 58 % de transactions en voies automatiques en 2008 (contre 53 % en 2004).

Plus généralement, le Groupe se fixe pour objectif de faire progresser de 64,1 % en 2004 à 67 % en 2008 la marge de la contribution des sociétés concessionnaires Sanef et SAPN à l'EBITDA du Groupe par rapport à leur contribution au chiffre d'affaires du Groupe.⁽⁸⁾

Le Groupe souhaite également conforter le redressement de SAPN. A cette fin, Sanef entend dans l'hypothèse d'une demande d'admission des actions de la Société sur le Premier Marché d'Euronext Paris S.A. (ou son successeur), en 2005, utiliser le produit des augmentations de capital qui pourraient être réalisées à cette occasion afin de recapitaliser SAPN à hauteur de 300 millions d'euros au titre de l'exercice 2005 et adapter l'actuelle convention de recapitalisation et de soutien (voir Section 4.6.1 « SAPN »). Le Groupe entend également conduire une politique de maîtrise des charges, d'amélioration de la productivité et de développement des synergies opérationnelles entre Sanef et SAPN.

Par ailleurs, le Groupe (qui ne fait l'objet d'aucune notation à la date du présent document de base) entend bénéficier d'une notation financière comparable à celle de ses pairs et renforcer sa structure financière, notamment en limitant à l'avenir son recours à l'endettement et le coût de celui-ci. Le Groupe se fixe pour objectif de parvenir à un ratio consolidé dette nette / EBITDA inférieur à 4 en 2008, hors opération de croissance externe.

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. A compter du 1^{er} janvier 2010, le Groupe cessera ainsi tout recours à la CNA (voir Section 4.5.7.5 « Régime financier des concessions »).

⁽⁸⁾ En 2004, la contribution des sociétés concessionnaires du Groupe à l'EBITDA était de 674,5 millions d'euros et leur contribution au chiffre d'affaires du Groupe était de 1.051,8 millions d'euros (voir Section 5.2 « Chiffres clés »).

Le Groupe recherche également des opportunités de développement pouvant s'appuyer sur des investissements limités (sauf, le cas échéant, pour les éventuelles concessions futures) notamment par :

- la soumission de candidatures en vue de l'attribution de nouvelles concessions (financement, exploitation, fourniture d'équipements autoroutiers et de services d'ingénierie) en France et en Europe, ou des prises de participation dans des sociétés concessionnaires ou exploitantes d'ouvrages autoroutiers ;
- la constitution d'une offre de services télématiques autour du télépéage, de la gestion de flotte et de l'information trafic, en synergie avec sa filiale Masternaut, avec l'ambition de devenir un opérateur européen dans ce domaine ; et
- le développement des services de proximité auprès des entreprises et collectivités en matière de télécommunications, de services d'exploitation de la route et de « Villages Commerciaux » sur les aires de services.

Le Groupe a ainsi pour objectif de doubler d'ici 2008 le chiffre d'affaires hors péage (voir Section 5.5.2.1 « Chiffre d'affaires »), ce qui porterait celui-ci à 100 millions d'euros en 2008 contre 51 millions d'euros en 2004.

S'agissant des dividendes, la Société a pour objectif de distribuer en 2006 à ses actionnaires un montant de l'ordre de 85 % de son résultat consolidé net part du Groupe au titre de l'exercice 2005. Par la suite, la Société envisage une politique qui se situe durablement à un tel niveau de distribution. 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.

Fort des ces objectifs et fier de l'ancrage régional des sociétés qui le composent, le Groupe, fidèle à sa tradition d'aménageur du territoire, entend s'affirmer comme un acteur européen de premier plan dans ses métiers.

7.3 CALENDRIER INDICATIF DE LA COMMUNICATION FINANCIERE

Le calendrier indicatif de la communication financière de Sanef pour l'année 2005 est le suivant :

- chiffre d'affaires du premier trimestre 2005 : fin avril 2005 ;
- chiffre d'affaires du deuxième trimestre 2005 : fin juillet 2005 ;
- résultats du premier semestre 2005 : fin septembre 2005 ; et
- chiffre d'affaires du troisième trimestre 2005 : fin octobre 2005.

(La présente page est laissée en blanc intentionnellement.)

(La présente page est laissée en blanc intentionnellement.)



Sanef

Siège social

100, avenue de Suffren - 75015 Paris

Tél : 01 44 38 61 19

www.sanef.com