



RAPPORT DE GESTION

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION SUR

L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2017

SOMMAIRE

I. FAITS MARQUANTS ET CONTEXTE DE L'ANNEE 2017	5
A. Second tube	5
B. Tunnel	10
C. Autoroute de la Maurienne	10
D. Trafics	10
1. Le trafic au tunnel du Fréjus	10
2. Les trafics transalpins.....	11
3. Les tarifs	11
4. La situation financière de la société	12
II. VIE SOCIALE	12
III. GESTION DES RESSOURCES HUMAINES	13
A. Effectif	13
1. Les mouvements intervenus en 2017 :	14
a) 23 départs :	14
b) 21 embauches :	15
2. Le recours à l'intérim en 2017 :	15
B. Masse salariale	16
C. Politique salariale	16
D. Formation	16
E. Relations sociales	16
IV. BILAN DE L'EXPLOITATION	17
A. Synthèse sur les trafics	17
B. Aspect technique	17
C. Aspect commercial	19
D. Évolution tarifaire	21
E. Relations avec les sous concessionnaires	21
F. Fibres optiques	21
V. INVESTISSEMENTS	21
A. Les investissements principaux réalisés dans le tunnel	22
B. Les investissements principaux réalisés sur l'autoroute	22
C. La construction du second tube	22
VI. RELATIONS AVEC LA SOCIETE ITALIENNE, LA SITAF	24
VII. PRESENTATION DES COMPTES DE L'EXERCICE 2017	25
A. Cadre général de l'arrêté des comptes de l'exercice 2017	25
1. Méthode des actifs par composants.....	25
2. Application du règlement 2002-10 du Comité de la réglementation comptable	25
3. Estimation de la dépréciation à la clôture de l'exercice 2017	26
a) Estimation de la provision d'exploitation	26
b) Mise en place d'une procédure pérenne de recapitalisation.....	27
Synthèse de ces éléments.....	27
B. Présentation des comptes de l'exercice 2017	28
1. Principales données financières	28
2. Ventilation du compte de résultat selon les deux concessions.....	29
3. Analyse de l'évolution des résultats	31
a) Évolution de l'excédent brut d'exploitation	31
b) Évolution du résultat d'exploitation et du résultat financier	36
4. Bilan.....	43
a) Actif (voir annexe 10).....	43

b) Passif (voir annexe 11).....	44
B. Affectation du résultat	45
C. Évènements post clôture	46
VIII. ACTIVITE PARTICULIERE EN MATIERE DE RECHERCHE ET DE DEVELOPPEMENT.....	46
IX. FILIALES ET PARTICIPATIONS.....	46
A. SAS Autoroutes Trafic.....	46
B. SEMICROF	46
C. GEIE-GEF	47
D. AXXES	47
E. SOREA.....	48
F. FIBREA	48
G. ASSOCIATION MOMENTANEE LOMBARDI - SFTRF	49
X. REPARTITION DU CAPITAL SOCIAL	49
XI. CONVENTIONS VISEES AUX ARTICLES L 225-38 ET SUIVANTS DU CODE DE COMMERCE ..	49
a. Convention conclue en 2017	49
b. Conventions antérieures.....	50
XII. TABLEAU DES RESULTATS DES CINQ DERNIERS EXERCICES	52
XIII. REMUNERATION DES MANDATAIRES SOCIAUX	53
XIV. PERSPECTIVES POUR 2018.....	53
a. Second tube	53
b. Tunnel du Fréjus.....	53
c. Autoroute de la Maurienne	53
XV. INFORMATIONS RELATIVES AUX DELEGATIONS DE POUVOIRS ET DE COMPETENCE DONNEES PAR L'ASSEMBLEE GENERALE AU CONSEIL D'ADMINISTRATION	54
ANNEXES	55
ANNEXE 1	56
ANNEXE 2	58
ANNEXE 3	61
ANNEXE 4	62
ANNEXE 5	63
ANNEXE 6	64
ANNEXE 7	66
ANNEXE 8	68
ANNEXE 9	70
ANNEXE 10	71
ANNEXE 11	72
ANNEXE 12	73
ANNEXE 13	74

Chers Actionnaires,

Nous vous avons réunis en assemblée générale ordinaire annuelle, conformément à la loi et aux statuts de la société pour :

- 1) Vous exposer la situation de la société, son activité au cours de l'exercice écoulé, les résultats d'ensemble de la société, et vous fournir les autres informations prescrites par la loi ;
- 2) Soumettre à votre approbation les comptes de l'exercice social clos le 31 décembre 2017 et l'affectation du résultat qui ressort de ces comptes.

Vous entendrez par ailleurs lecture des rapports des Commissaires aux comptes sur l'exercice de leur mission de vérification et de contrôle des comptes sociaux.

Les convocations prescrites vous ont été régulièrement adressées, tous les documents et pièces prévus par la réglementation en vigueur ont été tenus à votre disposition dans les délais légaux au siège social.

I. FAITS MARQUANTS ET CONTEXTE DE L'ANNEE 2017

Les principaux faits marquants de l'exercice 2017 sont les suivants :

A. Second tube

Rappel des exercices 2009 à 2016 :

L'appel d'offres du lot génie civil côté France a été ouvert le 13 janvier 2009 avec la participation de quatre entreprises en groupement d'entreprises. L'analyse des offres menée au cours du premier trimestre 2009 a conclu à retenir l'offre du groupement RAZEL – BILFINGER, RAZEL étant le mandataire, pour un montant de 130 M€. Après mise au point du marché, celui-ci a été signé le 28 avril 2009 dans les locaux de la Préfecture de Région Rhône-Alpes.

Le marché a été ensuite notifié avec date de démarrage du délai de 1 300 jours fixée au 11 mai 2009.

Les travaux ont pu démarrer à compter de la fin du 1^{er} semestre 2009 et ont commencé par la réalisation de la plateforme d'accès. De manière presque concomitante, afin de ne pas perdre de temps, le groupement a engagé les travaux préparatoires au percement de la tête de la galerie, lequel percement a effectivement commencé au début décembre 2009.

Le creusement à l'explosif s'est poursuivi en 2010 pour atteindre en fin d'année le PM 600, lieu où a démarré le creusement de la chambre de montage du tunnelier, situé entre ce PM et le PM 640. Les premiers éléments du tunnelier sont arrivés sur la plateforme à la mi-août. Par ailleurs, la galerie de marinage qui débouche directement à la carrière SOCAMO a été percée. Le premier rameau a lui aussi été percé et les travaux d'aménagement de ce dernier ont commencé. Néanmoins, le chantier accusait en fin d'année 2010 un retard de l'ordre de 6 mois.

Côté italien, l'appel d'offres du lot génie civil a été lancé ; un attributaire a été désigné à l'automne mais un recours d'un concurrent éliminé a empêché la signature du marché.

Le tunnelier est entré en service en juillet 2011. À la fin de l'année, l'avancement du percement de la galerie se situe au PM 1 800, ce qui correspond à environ 600 anneaux de voussoirs posés par la machine.

L'abri 1 a été mis en service le 28 septembre 2011.

En fin d'année 2011, les rameaux 2 et 3 étaient en cours de percement. Les travaux préparatoires au percement des rameaux suivants étaient en cours côté tunnel, notamment le sciage de la voûte et la dépose du revêtement.

Le chantier accusait alors un retard d'environ 8 mois par rapport au planning contractuel.

Côté italien, malgré le recours d'un concurrent éliminé, le jugement a confirmé l'attribution du marché au groupement ITINERA – RAZEL. La notification du marché a été faite fin juillet. Le projet exécutif a été achevé mi-octobre et transmis aux autorités compétentes pour instruction.

L'année 2012 a vu la poursuite de l'excavation au tunnelier et de celle des abris.

Au 31 décembre 2012, le tunnelier avait atteint le PM 5 955 pour une fin d'excavation prévue du lot 1 au début février 2013.

Des échanges techniques avec l'entreprise, le maître d'œuvre et le CETU ont eu lieu pour appréhender le passage de la seconde zone de convergences réputée plus longue et d'intensité plus forte. Deux décisions importantes ont été prises pour le franchissement de cette zone située entre les PM 4 500 et 5 500 : le creusement en continu en 3 postes 7 jours sur 7 et la mise en œuvre de voussoirs renforcés dits T3+. Contrairement à la première zone, le passage de cette zone s'est passé sans conséquences particulières si ce n'est la présence d'une micro-fissuration.

À la suite de la première zone de convergences, le creusement des abris a été assez fortement perturbé. Les abris 4 et 5 situés dans cette zone ont été « sautés ». En outre l'accélération du creusement du tunnelier dans la seconde zone a conduit à des mesures de sécurité renforcées et à

des préconisations du SDIS quant à la chronologie de l'excavation des abris. Les abris 2 et 3 ont été réceptionnés le 15 novembre 2012 pour une mise en service aux mois de janvier et février 2013. L'abri 7 a été réceptionné le 20 décembre 2012 pour une mise en service en mars 2013.

Par ailleurs, compte-tenu de la perspective attendue de la mise en circulation de la galerie de sécurité, les ouvrages annexes concernés par les conséquences de cette mise en circulation n'ont pas reçu le moindre avancement sur le terrain pour éviter des contestations et des remises en cause ultérieures.

Enfin, en fin d'année 2012, l'étude de la poursuite du creusement vers l'Italie par le tunnelier du lot français a été réalisée et il a été décidé d'en mettre en œuvre les conclusions.

Côté italien, après la transmission aux autorités compétentes pour instruction, la validation du projet a été obtenue en février 2012. Des premiers travaux d'excavation à l'explosif ont débuté en 2012 pour le creusement de la tête italienne sur une longueur de 30 m.

Le 7 février 2013, le tunnelier a été arrêté au PM 6 432 (soit 3 212 anneaux posés). La décision de poursuivre le creusement de la galerie sur le territoire italien avec le tunnelier du lot 1 ayant été prise, l'entreprise a stoppé la machine peu avant la frontière dans une zone de bon terrain afin de procéder à une révision poussée et à quelques modifications. La reprise du creusement au tunnelier est intervenue le 17 juin 2013 et la fin de l'excavation de la partie lot 1 (PM 6 495) a été réalisée le 27 juin 2013.

À la fin de l'année 2013, 12 nouveaux abris étaient achevés et mis en service. Il s'agit de l'abri 1, 2, 3, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 15, 16 et 17.

Côté italien, le tunnelier a redémarré le 27 juin 2013 et il a atteint le PM 8 550 au 31 décembre 2013.

À fin 2014, l'avancement du chantier de la galerie pour le lot 1 est le suivant : les 17 nouveaux abris (dont les 5 derniers en début d'année 2014) ont tous été mis en service à compter du 14 avril 2014, soit avant le 30 avril 2014 comme la SFTRF s'y était engagée. Dans la partie française, seul l'abri ancien 6 au droit du LSM reste en service, alors que les 5 anciens abris ont tous été éteints bien qu'accessibles.

L'année 2014 aura vu, côté français, la mise au point et la signature de l'avenant du marché de travaux du lot 1 permettant la prise en compte de toutes les modifications retenues lors de la décision de rendre circulaire la galerie de sécurité (augmentation du nombre de by-pass, redéfinition des usines souterraines de ventilation et de la section de la chaussée). Cet avenant prévoit la réalisation de ces nouveaux ouvrages du 1er janvier 2015 au 31 octobre 2017, période pendant laquelle seront également exécutés l'abri 18 et « l'habillage » de la section creusée à l'explosif.

Côté italien, le tunnelier a poursuivi « sa route » vers la plateforme italienne et le percement du dernier diaphragme a eu lieu le 17 novembre 2014 à Bardonnèche, le tunnelier étant ensuite sorti sur la plateforme pour y commencer son démontage.

À fin 2015, l'avancement des travaux côté français était le suivant :

- Les stations techniques ont été creusées à l'explosif,
- Les bypass ont été excavés, mais pour les bypass 3 et 4, des désordres ont été constatés, et leur ouverture côté tunnel a été différée,
- La double usine souterraine a été creusée à l'explosif. Il reste à creuser les couloirs de liaison,
- La gaine d'extraction massive a été commencée,
- L'abri 18 n'a pas été commencé et a été différé,
- Les travaux de bétonnage et de génie civil intérieur à ces différentes cavités ont commencé.
- L'avancement du côté italien est le suivant :
- 2 abris ont été totalement excavés,
- 7 rameaux sont en cours d'excavation,

- Le génie civil intérieur d'un rameau a commencé.

La reprise des travaux de génie-civil du lot 1 version PRO2012 (galerie circulée), est intervenue début janvier 2015 comme prévu dans l'avenant.

A fin 2016, la situation est la suivante :

- La station technique 3/18 est excavée. Le génie-civil est terminé.
- Le by-pass 1 est percé. Le génie-civil est terminé. Les portes motorisées coupe-feu doivent être installées début 2017.
- Le by-pass 2 est percé. Le génie-civil est terminé. Les portes motorisées coupe-feu doivent être installées début 2017.
- La station technique 5/16 est percée. Le génie-civil est terminé.
- Les 2 demi-usines de ventilation (ST7/14-1 et ST7/14-2) sont excavées. L'excavation de la gaine d'extraction massive d'air vicié est achevée (le percement dans le puits de ventilation a eu lieu durant deux nuits de fermeture du tunnel fin novembre 2016). Les couloirs de jonction E et F (respectivement entre les 2 demi-usines et entre la demi-usine ST7/14-1 et le BP3) sont excavés. Le génie-civil intérieur des usines a démarré.
- Le by-pass 3 est excavé depuis le mois de juillet 2015. Le percement du débouché dans le tunnel a été stoppé du fait de désordres sur le béton du revêtement du tunnel. Des adaptations techniques sur la méthodologie d'intervention ont été définies. Les travaux de renforcement de la structure du tunnel ont été faits en octobre 2016. Le percement proprement dit est prévu début 2017.
- Le by-pass 4 est excavé depuis début septembre 2015. Le percement du débouché dans le tunnel a été stoppé du fait de désordres sur le béton du revêtement du tunnel. Des adaptations techniques sur la méthodologie d'intervention ont été définies. Les travaux de renforcement de la structure du tunnel ont été faits en octobre 2016. Le percement proprement dit a été fait fin 2016.
- La station technique ST9/12 est excavée. Le génie-civil est terminé.
- Pour la réalisation du rameau S18 (situé géographiquement sur les emprises du lot2), un déplacement de la cloison de séparation des chantiers devait être réalisé préalablement. Ces travaux ont été réalisés fin d'année 2015. L'excavation du rameau a pu démarrer mi-février 2016 et s'est achevée début avril 2016. Les travaux de génie-civil sont terminés. Les travaux d'installation des équipements de ventilation et portes coupe-feu sont également terminés. Les derniers travaux d'équipement (raccordement électrique, vidéo, GTC...) ont été réalisés fin 2016. Cet abri devrait être mis en service début 2017 après levée des réserves.
- L'évacuation du radier provisoire au niveau de la limite des lots 1 et 2 a démarré le 15 novembre 2016. Le remplacement des couches inférieures définitives a également démarré.

À fin 2017, l'avancement des travaux côté français était le suivant :

- La station technique 3/18 est terminée.
- Le by-pass 1 est terminé. Les portes motorisées coupe-feu ont été installées début 2017.
- Le by-pass 2 est terminé. Les portes motorisées coupe-feu ont été installées début 2017.
- La station technique 5/16 est terminée.
- Les 2 demi-usines de ventilation (ST7/14-1 et ST7/14-2) sont terminées. La gaine d'extraction massive d'air vicié est achevée. Les couloirs de jonction E et F (respectivement entre les 2 demi-usines et entre la demi-usine ST7/14-1 et le BP3) sont achevés. Le génie-civil intérieur des usines est terminé.
- Le by-pass 3 est excavé depuis le mois de juillet 2015. Le percement du débouché dans le tunnel a été stoppé du fait de désordres sur le béton du revêtement du tunnel. Après réalisation de

travaux de renforcement de la structure du tunnel en octobre 2016, le percement proprement dit a été réalisé début 2017. Les portes coupe-feu ont été installées en 2017.

- Le by-pass 4 est excavé depuis début septembre 2015. Le percement du débouché dans le tunnel a été stoppé du fait de désordres sur le béton du revêtement du tunnel. Après réalisation de travaux de renforcement de la structure du tunnel en octobre 2016, le percement proprement dit a été réalisé fin 2016. Les portes coupe-feu ont été installées en 2017.
- La station technique ST9/12 est terminée.
- Pour la réalisation du rameau S18 (situé géographiquement sur les emprises du lot 2), un déplacement de la cloison de séparation des chantiers devait être réalisé préalablement. Ces travaux ont été réalisés fin d'année 2015. L'excavation du rameau a pu démarrer mi-février 2016 et s'est achevée début avril 2016. Après réalisation du génie-civil, les derniers travaux d'équipement (raccordement électrique, vidéo, GTC...) ont été réalisés fin 2016. Cet abri a été mis en service le 13 mars 2017.
- L'évacuation du radier provisoire au niveau de la limite des lots 1 et 2 (PM 6 495) a démarré le 15 novembre 2016. Elle a été faite sur une longueur d'environ 2 000 m jusqu'à l'usine E. La mise en œuvre des couches inférieures du radier sur ce tronçon a suivi. Les travaux de pose des réseaux ont démarré en août 2017 au PM 4 500 (en direction de l'Italie) et le premier bétonnage est intervenu mi-août. Début novembre 2017, la totalité du tronçon situé entre les PM 4 500 et 6 495 a été bétonné. Les travaux d'évacuation du radier provisoire et de réalisation des couches inférieures sur la zone PM 0-4 500 ont démarré mi-novembre 2017, en partant du PM 4 500. À fin 2017, le PM 3 200 était atteint.
- Revêtement définitif du tronçon creusé en méthode traditionnelle : ces travaux ont démarré fin 2016 et se sont poursuivis toute l'année 2017 et devraient se terminer en 2018. Au niveau de la chambre de montage du TBM, l'étanchéité a été réalisée et le bétonnage du revêtement définitif est en cours.

Le planning théorique des travaux du lot 1 selon l'avenant 7 était le suivant :

- Réalisation des ouvrages annexes (by-pass, stations techniques, usine de ventilation, rameau S18) : début 2015 à début 2016,
- Réalisation de la partie réseaux / chaussée : début 2016 à fin 2017.

Néanmoins, au vu des difficultés techniques rencontrées sur les by-pass notamment ainsi qu'à la nécessité d'apporter des compléments ou modifications à certains ouvrages version PRO 2012 (particulièrement du fait de l'avancement des études d'équipements en cours), un retard estimé actuellement à environ 15 mois est enregistré sur la phase de réalisation des ouvrages annexes et s'est reporté sur la suite du chantier, dont la fin est prévue au 1^{er} semestre 2019, et ce après la mise en place des câbles RTE.

Du côté italien, après le démontage du tunnelier au niveau de la tête de la galerie, les travaux d'excavation des ouvrages annexes ont démarré à partir de mars 2015. La contractualisation de la réalisation de la fin des travaux version galerie circulée (PRO 2012) a été retardée par absence de décision d'approbation de la version circulée du second tube.

Ce point est un point de vigilance car par exemple, il n'est pas possible, sans cette approbation, de commencer la construction de la nouvelle usine D qui devra remplacer l'ancienne située sur le tracé de l'entrée du second tube côté Italie. Néanmoins, la réunion du CIPE de fin avril 2016 et la délibération correspondante du 11 août 2016 ont levé cette difficulté.

Les travaux en cours concernent la réalisation des ouvrages annexes : hormis le rameaux 34 (qui sert de dépôt d'explosifs) les rameaux du lot 2 sont tous excavés. Le génie-civil est également achevé sur la majorité des rameaux. 3 d'entre eux ont été mis en service fin 2017 après installation des équipements (S19, S20 et S21). Les by-pass sont quasiment tous excavés et les premiers travaux de

débouché côté tunnel sont en cours. Les travaux d'excavation des stations techniques et de l'usine de ventilation sont également en cours.

Du côté des équipements, la SFTRF et la SITAF ont décidé de résilier le marché de maîtrise d'œuvre avec I3S. La reprise en interne SFTRF/SITAF sous forme d'une maîtrise d'œuvre intégrée qui avait été envisagée n'a pu être concrétisée. Un appel d'offres de maîtrise d'œuvre (« suivi des travaux ») a été lancé en 2017 et le marché a été notifié au groupement BG/EGIS/SINA.

S'agissant des travaux d'équipements proprement dits, la reprise du PRO 2012 et le montage des DCE travaux ont été menés durant la première partie de l'année 2016. Les appels d'offres travaux ont été lancés sous forme d'appel d'offres restreints. La première phase d'appel de candidatures a été lancée fin juillet 2016 pour une remise début octobre 2016. Après sélection des candidats, la seconde phase correspondant à l'envoi des DCE aux entreprises sélectionnées a été lancée en juillet 2017. Les offres ont été remises en décembre 2017 et sont en cours d'analyse.

Les travaux équipements commenceront à l'issue des travaux de génie civil des deux lots prévus mi 2019. Mais ces travaux doivent être précédés des études d'exécution et des approvisionnements d'une durée de l'ordre d'un an par les entreprises qui auront été retenues, en principe au premier semestre 2018.

Travaux connexes :

- Station technique tête France :

Ce bâtiment technique situé derrière l'usine A desservira le premier tronçon de l'ensemble tunnel et galerie en fonctionnalités courants forts / courants faibles / ventilation sanitaire et climatisation des ouvrages annexes.

La MOE est assurée par le Bureau LOMBARDI.

Le dossier de projet est réalisé et validé. Les aspects administratifs (permis de construire, compatibilité PLU, PPR...) sont en cours. Le DCE en est cours afin de réaliser ces travaux à partir de mi 2018. Ces travaux devraient être terminés mi 2019.

- Aménagements en tête de galerie côté France :

Ces aménagements nécessaires à la mise en circulation du second tube se décomposent en 2 opérations principales. La première opération consiste à déplacer la prise d'air frais du tunnel actuel, qui est située au niveau de la future sortie du 2nd tube, afin d'éviter le recyclage des fumées. La seconde opération consiste à raccorder la voirie de sortie du second tube à la voirie existante du tunnel et à réaliser le bouclage de l'ensemble des réseaux enterrés (ainsi que le bassin de rétention des eaux de chaussée dans l'ancienne prise d'air frais et un mur anti-recyclage entre les 2 tubes). La maîtrise d'œuvre projet de ces aménagements a été réalisée par SETEC. Le dossier de projet est finalisé et validé.

Ces travaux se dérouleront en 2 phases. La première étape consiste à réaliser le déplacement de la prise d'air frais. L'appel d'offres travaux correspondant a été lancé fin 2017 de manière à démarrer les travaux mi 2018 (fin prévue mi 2019). Les travaux de raccordement en tête de galerie seront eux réalisés en 2019 dès la fin des travaux du lot 1 par RAZEL (en effet, une période de coupure de l'accès à la galerie sera inévitable lors de ces travaux de raccordement).

- Travaux sur la plate-forme italienne :

Il s'agit des travaux de construction de nouveaux bâtiments d'exploitation ainsi que de la nouvelle usine D située sur la plate-forme italienne (puis également de la démolition de l'usine actuelle après basculement). L'appel d'offres travaux correspondant sous maîtrise d'ouvrage SITAF est en cours. La notification du marché correspondant est prévue début 2018.

B. Tunnel

L'année 2017 a vu la fin des travaux de rénovation de l'éclairage du tunnel en utilisant une technologie LED. Les réceptions sont en cours et il est prévu qu'elles se terminent au premier semestre 2018.

Suite aux désordres observés en gaine d'air vicié consécutivement au passage du tunnelier, après que des tirants ont été mis en place pour bloquer les convergences, la chaussée a été réparée côté français sur la zone du PM 5 000 (en 2016) et sur la zone du PM 2 000 (en 2017); elle a été également refaite côté italien dans la zone du PM 7 800.

Le remplacement de la conduite incendie par une conduite en PEHD (Polyéthylène Haute Densité) a débuté en 2017 et environ 5 000 m de tubes métalliques ont été remplacés par des tubes en PEHD au cours de cette année. Parallèlement aux travaux en tunnel, des tests au feu ont été réalisés sur les tampons de protection des regards abritant les groupes de vannes au niveau de chaque hydrant. Ces tests ont permis de caractériser les tampons dont l'acquisition fera l'objet d'un appel d'offres spécifique.

Le système de supervision et contrôle commandes a évolué ; dans un premier temps pour migrer les applications sur une nouvelle infrastructure de virtualisation, renouvelant ainsi des serveurs physiques vieillissants ; puis dans un second temps, pour intégrer quelques nouvelles fonctionnalités et un nouveau paramétrage de la ventilation de désenfumage qui tient compte de la présence de 18 rameaux et de la possibilité de supprimer le Soufflage Frais d'Extraction (SFE) dans les tronçons de la gaine d'air frais qui ne servent plus à l'évacuation des usagers.

Enfin, après que l'appel d'offres de remplacement des ventilateurs a été notifié à Clemessy pour la partie Énergie Contrôle Commandes et à Eiffage Énergie pour la partie Ventilation, les études préliminaires au remplacement des ventilateurs - à la charge des 2 entreprises - se sont poursuivies sur 2017.

C. Autoroute de la Maurienne

Les investissements principaux ont consisté en :

- la réfection de la chaussée du diffuseur d'Hermillon (sens 1) depuis la bretelle de sortie d'autoroute jusqu'au raccordement à la D1006,
- la troisième année de travaux pour la réparation du viaduc de Fourneaux (remise en peinture, chaussée, joints de chaussée)
- la deuxième année de travaux pour la reconstruction du viaduc du Charmaix (appuis du futur ouvrage et paroi clouée pour les raccordements de part et d'autre du nouveau viaduc).
- la troisième tranche du marché de renouvellement de la signalisation verticale.

Par ailleurs, l'exploitation de l'autoroute a été très sensiblement perturbée par les travaux d'enfouissement de la ligne électrique THT en bande d'arrêt d'urgence de l'A43. Ces travaux qui vont se poursuivre sur 2018 et 2019 étaient localisés sur la partie basse de l'A43 entre St Léger et Ste Marie de Cuines ; ils ont nécessité des balisages conséquents.*

D. Trafics

1. Le trafic au tunnel du Fréjus

Au cours de l'année 2017, les trafics PL ont augmenté de + 4,8% par rapport à 2016, soit un total de 740 600 PL. Ceci est à rapporter à la baisse de - 17,0% constatée de 2008 à 2009, au redressement de 7,0% enregistré de 2009 à 2010, à la quasi-stagnation de 2010 à 2011, aux baisses de - 7,7% et - 2,2% constatées sur 2012 et 2013, et aux légères évolutions de + 0,5% de 2014 et de + 1,6% en 2015,

et à la hausse de 4,4% de 2016. Le corridor a, quant à lui, augmenté de + 6,3%, soit un taux sensiblement supérieur à l'évolution constatée au tunnel du Fréjus.

Il convient de rappeler que le trafic au tunnel du Fréjus avait atteint la valeur de 876 000 PL en 2007, 824 000 PL en 2008, 684 000 PL en 2009, 732 000 PL en 2010, 735 000 PL en 2011, 678 000 PL en 2012, 663 000 PL en 2013, 666 500 PL en 2014, 677 000 PL en 2015 et 706 400 PL en 2016.

Le trafic VL a baissé de - 2,6%, chute consécutive à la réouverture du tunnel du Chambon. Il passe néanmoins pour la troisième fois le seuil de 1 000 000 de véhicules, avec 1 015 700 véhicules.

Le trafic des bus connaît une baisse de - 8,8%, explicable par les mêmes raisons, pour un total de 24 400 bus.

2. Les trafics transalpins

En 2017, les échanges routiers transalpins évalués à travers le total des flux par les tunnels du Fréjus et du Mont Blanc ont fait l'objet d'une hausse sensible : il est ainsi constaté une augmentation du trafic de poids lourds de + 6,3% entre 2016 et 2017, soit un total de 80 800 véhicules supplémentaires. Par ailleurs, la part du trafic de poids lourds empruntant le tunnel du Fréjus a été de 54,4% en moyenne pour l'année 2017, pour 55,1% sur l'exercice 2016, la hausse du trafic PL au tunnel du Mont-Blanc ayant été plus sensible (+ 8,1%).

Le trafic VL, en augmentation globale de + 1,0% sur le corridor, a connu une progression supérieure à celle du seul tunnel du Fréjus, qui ressort à une baisse de - 2,6%.

L'autoroute ferroviaire alpine (AFA), bénéficiant d'une nouvelle navette depuis mars 2017, a connu une augmentation sensible de ses trafics sur cet exercice, avec un total de 35 508 poids lourds, contre 28 823 véhicules sur 2016, soit + 23%. Rappelons que 2013 a été la première année complète avec l'effectivité du transit au gabarit GB1, et que le trafic a été de 31 616 PL sur cet exercice.

3. Les tarifs

En ce qui concerne le tunnel du Fréjus, jusqu'en 2008, les tarifs ont été majorés en application de la décision du gouvernement français d'octobre 2003 qui prévoit que : *"A compter du 1^{er} juillet 2004, les tarifs des péages applicables aux tunnels du Mont Blanc et du Fréjus évolueront tous les 1^{er} juillet d'au moins la moyenne des taux d'inflation relevés dans les deux pays entre le 1^{er} mars de l'année précédente et la fin du mois de février de l'année en cours (indice INSEE et ISTAT des prix à la consommation hors tabac pour l'ensemble des ménages)"*.

A partir de 2009, les gouvernements français et italien ayant pris la décision d'augmenter les tarifs de 3,5% au 1^{er} janvier de chaque année, pendant une période de 5 ans, pour assurer le financement de la galerie de sécurité, il a été également décidé d'appliquer l'augmentation de tarifs liée à l'inflation à la même date, soit au 1^{er} janvier de chaque année, ce qui a conduit à maintenir les tarifs fixés au 1^{er} juillet 2008 pendant toute l'année 2009 et donc avec une première hausse de 5,55% au 1^{er} janvier 2010.

La hausse de tarifs applicable au 1^{er} janvier 2011 ressort, quant à elle, à 4,96%, soit 3,50% au titre du financement de la galerie de sécurité et 1,46% au titre de l'inflation sur les douze derniers mois.

La hausse de tarifs applicable au 1^{er} janvier 2012 est de 5,97%, soit 3,50% au titre du financement de la galerie de sécurité, et 2,47% au titre de l'inflation sur les douze derniers mois.

La hausse de tarifs applicable au 1^{er} janvier 2013 est de 5,01%, soit 2,40% au titre du financement de la galerie de sécurité, et 2,61% au titre de l'inflation sur les douze derniers mois. A noter que, conformément à la décision de la CIG du 11 octobre 2012, aux 2 augmentations prévues de 3,50% sur 2013 et 2014, relatives au financement de la galerie de sécurité, ont été substituées 3

augmentations de 2,40% sur les exercices 2013 à 2015, équivalentes en bilan actualisé. Le taux d'augmentation de 2014 ressort à 3,35%, et celui de 2015 à 2,59%.

La hausse de tarifs applicable au 1^{er} janvier 2016 est de 0,02% au titre de l'inflation « franco-italienne » sur les douze derniers mois. La CIG n'a pas retenu une augmentation au titre des travaux de mise en circulation de la galerie de sécurité car elle a jugé que ces travaux proprement dits n'avaient pas suffisamment avancé, et elle a décidé de reporter les augmentations en 2017.

La hausse de tarifs applicable au 1^{er} janvier 2017 est de 0,06% au titre de l'inflation « franco-italienne » sur les douze derniers mois. De même que sur 2016, la CIG n'a pas retenu d'augmentation au titre des travaux de mise en circulation de la galerie de sécurité, non assez avancés sur l'ensemble du tunnel.

La hausse de tarifs applicable au 1^{er} janvier 2018 est de 1,09% au titre de l'inflation « franco-italienne » sur les douze derniers mois, et de 0,95% au titre des travaux de mise en circulation de la galerie de sécurité, soit un taux global d'augmentation de 2,04%.

En matière de tarifs sur l'autoroute, la hausse accordée au 1^{er} février 2017 (suivant le contrat d'entreprise) a été égale à 0,36% en moyenne. À noter que la hausse de tarifs sera de 1,03% au 1^{er} février 2018.

4. La situation financière de la société

La société a procédé à une augmentation de capital de 446,6 M€ en date du 22 mai 2008. Le planning de libération a été établi en fonction des échéances d'emprunt à rembourser.

Un processus de recapitalisation pérenne a été mis en place à compter de l'exercice 2012. Une convention tripartite a été signée entre le FDPITMA, ATMB et SFTRF, et prévoit le reversement sous forme de subvention à SFTRF, des dividendes perçus d'ATMB.

Ce processus a fait l'objet d'une résolution à l'assemblée générale du 16 avril 2012.

Au 31 décembre 2017, le montant des capitaux propres est de 96,62 M€.

II. VIE SOCIALE

En 2017, le conseil d'administration s'est réuni 5 fois :

- Le 23 mars afin de valider les comptes 2016 et de convoquer l'assemblée générale mixte ;
- Le 18 mai pour nommer le nouveau président,
- Le 15 juin sur le partage des frais de la Présidence et le point sur les travaux,
- Le 28 septembre afin d'examiner la situation budgétaire au 30 juin ;
- Le 14 décembre afin d'approuver le budget 2018.

Au cours de l'année 2017 :

- Thierry REPENTIN a été nommé Président,
- Frédéric SAUTRON a été nommé administrateur en remplacement de Morgan TANGUY et Thierry RAEVEL en remplacement de Jean-Roger REGNIER.

La composition du conseil d'administration au 31 décembre 2017 figure en annexe 1, les mandats exercés par chaque mandataire social figurant en annexe 2.

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires s'est réunie le 15 juin pour notamment arrêter les comptes de l'exercice 2016.

Le comité d'audit s'est réuni 4 fois en 2017, sous la présidence Mme Valérie CHAMPAGNE :

- Le 9 mars,
- Le 1^{er} juin,
- Le 14 septembre,
- Le 30 novembre

Le comité d'audit a notamment examiné, pour avis auprès du conseil d'administration, l'arrêté des comptes 2016 et le projet de budget 2018.

III. GESTION DES RESSOURCES HUMAINES

A. Effectif

Au 31 décembre 2017, le nombre de salariés est de 294, soit deux salariés de moins qu'en 2016. Cet effectif physique prend en compte l'ensemble des salariés inscrits aux effectifs (y compris les salariés en suspension de contrat tels que les congés sabbatiques, contrats en alternance et contrats d'avenir...).

Les contrats des personnels présents à la clôture y compris les CDD au 31 décembre de l'année se répartissent ainsi :

EFFECTIF	2015	2016	2017
Cadres	31	32	32 *
Agents de maîtrise	136	136	146
Employés	123	118	110
Cessation anticipée d'activité	2 employés	0	0
Alternance	5 employés	5 employés	3 employés
Congés sabbatiques (CS) - création entreprise (CCE)	0	1	3
Contrat emploi d'avenir	4	4	0
TOTAL	301	296	294

EFFECTIF AU 31/12/2017	CDI	CDD
Cadres	33 * (dont 1 CS et 1 CCE)	1
Agents de maîtrise	146	0
Employés	90	24
TOTAL	269	25

(*) Dont T. REPENTIN

Il est à noter :

- une augmentation des effectifs en CDI (269 au 31/12/2017 contre 266 au 31/12/2016) qui s'explique notamment par la transformation de 6 contrats CDD en CDI :
 - deux pompiers sécurité tunnel en CDD ont rejoint les équipes du service viabilité en remplacement de personnels partis en retraite ;
 - l'assistante sécurité et prévention des risques a également vu son CDD transformé en CDI ;
 - le contrat de professionnalisation au sein du service RH qui a succédé à la chargée de mission ayant démissionné ;
 - deux contrats de pompiers sécurité tunnel ont été transformés en CDI.
 Une personne recrutée en CDI sur le poste de chargé de génie civil au sein du service Infrastructures et Environnement a fait suite à une personne précédemment en CDD.
- une certaine stabilité des effectifs totaux : 2017 a enregistré deux alternants de moins que 2016. Deux salariés occupés à des missions sur la plateforme VIIA CONNECT ont été licenciés. Un receveur cabine A43 n'a pas été remplacé. Le recrutement d'un gestionnaire de plateforme nord et documentation a été anticipé fin 2017 pour pallier le départ début 2018 du titulaire du poste actuel. À noter également, deux départs en congé sabbatique ou création d'entreprise.
- une baisse des effectifs en CDD (25 au 31/12/2017 contre 30 au 31/12/2016). Ceci s'explique par des contrats CDD transformés en CDI notamment (voir plus haut).

1. Les mouvements intervenus en 2017 :

a) 23 départs :

Douze fins de contrat à durée déterminée (sans transformation en CDI) :

- Deux alternants
- Le chargé de projet génie civil
- Sept pompiers sécurité tunnel
- Une secrétaire au service RH (CDD de courte durée)
- Un agent routier patrouilleur

Une démission :

- La chargée de projets RH

Un décès :

- Un receveur cabine A43

Trois ruptures conventionnelles :

- L'adjoint chef de service Infrastructures et Environnement
- Deux agents VIIA CONNECT

Quatre départs à la retraite à l'initiative du salarié :

- Un opérateur Terminal Optique
- Trois agents routiers patrouilleurs

Deux ruptures de CDD à l'initiative du salarié :

- Deux pompiers sécurité tunnel

b) 21 embauches :

Contrats à durée indéterminée :

- Le Président
- L'adjoint chef de service Infrastructures et Environnement
- Un chargé de projet génie civil
- Un gestionnaire de plateforme nord et documentation au GEF
- un receveur cabine faisant fonction OPTCO et superviseur A43 et tunnel en temps partiel annualisé.

Contrats à durée déterminée :

- Une secrétaire au service RH (CDD de courte durée)
- Un agent routier
- Une assistante à la Direction d'Exploitation du GEF en remplacement de la titulaire en congé maternité puis congé parental
- Douze Pompiers Sécurité Tunnel en remplacement de CDD n'ayant pas souhaité renouveler leur contrat, ou en remplacement de personnel CDI ayant quitté les effectifs de la société ou ayant été positionnés sur d'autres fonctions
- Un contrat en alternance un au service Informatique et Bureautique.

2. Le recours à l'intérim en 2017 :

INTERIM	2015	2016	2017
EQTP	13,3	12,2	10,9
Coût	553 K€	499 K€	459 K€

En 2017, le recours à l'intérim est en baisse par rapport à 2017 ; il correspond à 10,9 personnes en équivalent temps plein (EQTP), contre 12,2 en 2016. Sur ces 10,9 personnes EQTP, 3,7 EQTP (contre 4 en 2016) ont été recrutées pour le remplacement de salariés absents pour maladie, congés... et environ 2,1 EQTP pour le chantier RTE et 0,8 EQTP pour le chantier de la rampe du Fréjus.

B. Masse salariale

La masse salariale brute (salaires payés) versée est passée de 11 536 K€ en 2016 à 11 619 K€ en 2017, soit une hausse de 0,7%.

L'écart constaté par rapport à la RMPP de 1,55% provient des éléments variables et de la variation des effectifs.

C. Politique salariale

Un procès-verbal de désaccord a été signé le 17 mai 2017 par FO, la CGT et la CFE CGC au titre de la négociation annuelle obligatoire (NAO). Les mesures suivantes ont été mises en place de façon unilatérale par la Direction :

- une revalorisation de la valeur du point indiciaire de 0,85 % à compter du 1^{er} janvier 2017, le point passant de 6,829 € à 6,887 € ;
- des augmentations individuelles correspondant à 0,46 % de la masse salariale ;
- l'évolution de l'ancienneté et des primes des personnels en place pour 0,29 % de la masse salariale.

Au total, l'augmentation de la RMPP 2017 aura été de 1,55 % à la SFTRF.

D. Formation

En 2017, les priorités en terme de formation sont restées les mêmes que les années précédentes et ont donc porté sur la sécurité, les formations techniques, le management et les langues.

289 salariés ont suivi au moins une formation pour un total de près de 17 047 heures de formation (contre 13 375 heures en 2016), soit une moyenne, pour l'année, d'environ 59 heures par salarié (contre 47 heures en 2016).

L'effort de formation est estimé à ce jour à 5,7 % de la masse salariale (pour 4,6 % en 2016) ; sont pris en compte pour calculer l'effort formation les frais pédagogiques, dont les salaires des formateurs internes, frais annexes et salaires des stagiaires ainsi que les remboursements des OPCA. Cette évolution s'explique par la formation des nouveaux collaborateurs recrutés (21 sur 2017) et par le recours aux formations certifiantes et diplômantes (plus longues).

À noter que l'ensemble des formations obligatoires et formations sécurité ainsi que les formations techniques a été honoré.

Sur 2017, 73 salariés ont utilisé leur CPF (contre 44 en 2016) pour des formations en langues, bureautique, management ou sur de la VAE.

Deux salariés ont pu bénéficier, sur 2017, d'un bilan de compétences ou bilan de carrière.

E. Relations sociales

En 2017, la délégation du personnel s'est réunie à onze reprises, le Comité d'Entreprise également onze fois. Le Comité d'Hygiène de Sécurité et des Conditions de Travail (CHSCT) a tenu quatre réunions ordinaires et une extraordinaire relative à la consultation pour la mise en place de la vidéo surveillance au péage tunnel.

Un accord d'intéressement des salariés aux performances de l'entreprise pour les années 2017-2018 et 2019 a été signé par la CGT-FO et CFE-CGC le 8 juin 2017.

Trois « flash infos sociales » ont été rédigés sur 2017 sur les sujets suivants :

- La cérémonie des vœux 2017 de la SFTRF ;
- La nomination du nouveau Président, les 20 ans de l'autoroute, le forum des métiers et l'hommage à JM. ZUCCHIATTI

- La formation certifiante « manager de proximité », la validation des acquis de l'expérience et « action logement »

IV. BILAN DE L'EXPLOITATION

A. Synthèse sur les trafics

Les annexes 4 et 5 fournissent une synthèse des trafics sur l'autoroute et dans le tunnel en 2017, en les comparant à ceux de 2016. Ces chiffres appellent les commentaires suivants :

- Les chiffres de trafic poids lourds sur le tunnel du Fréjus enregistrent une hausse de + 4,8% sur la période de janvier à décembre 2017 par rapport à la même période de 2016.

Par ailleurs, les chiffres de trafic poids lourds sur l'ensemble des tunnels du Fréjus et du Mont Blanc enregistrent une augmentation de + 6,3%.

La part du tunnel du Fréjus concernant les PL, sur l'exercice 2017, a été de 54,4%.

Les trafics VL des 2 tunnels ont, quant à eux, augmenté de + 1,0%.

- Sur l'autoroute, l'intensité kilométrique moyenne (*) a augmenté de + 4,64% pour les PL et de + 1,98 % pour les VL, par rapport à 2016.

B. Aspect technique

Les annexes 6 et 7 présentent la synthèse des événements survenus en 2017, en particulier les pannes, les accidents et les incendies.

On relève sur l'autoroute de la Maurienne :

- 6 incendies sur des PL (aucun blessé), et 1 incendie sur VL (aucun blessé),
- 68 accidents (soit 28 de plus qu'en 2016), avec 1 décédé, 3 blessés légers et 22 évacués non blessés,
- 882 pannes (soit + 35 pannes par rapport à 2016) qui se répartissent en 584 pannes pour les VL (+ 32 par rapport à 2016) et 298 pannes pour les PL (+ 3 par rapport à 2016).

On dénombre 76 événements en tunnel dont 59 fermetures inopinées des tunnels A43 pour 4 accidents, 21 pannes, 2 casses turbo, 12 Hors Gabarit et 20 autres :

- Tunnel d'Orelle : 46 fermetures (1 accident, 9 pannes PL, 12 pannes VL, 2 casses turbo, 6 Hors Gabarit, 16 autres)
- Tunnel des Sorderettes : 6 fermetures (6 Hors Gabarit)
- Tunnel d'Aiguebelle : 1 fermeture (1 accident VL/PL)
- Tunnel d'Hurtières : 6 fermetures (1 accident VL, 1 accident PL, 4 autres)

En ce qui concerne le tunnel du Fréjus, le GEF a demandé l'engagement des moyens du Plan de Secours Binational (PSB) à 5 reprises :

- Le 16 mars 2017,
- Le 10 mai 2017,
- Le 16 novembre 2017,
- Le 17 novembre 2017,

(*) $IKT = \text{nombre de km parcourus dans l'année sur l'A43} / \text{nombre de jours} / \text{longueur de la section}$

- Le 30 décembre 2017.

Un exercice de secours a été organisé par les services publics (Préfecture de Savoie et Préfecture de Turin) au tunnel du Fréjus dans la nuit du samedi 7 octobre au dimanche 8 octobre 2017 de 22h00 à 02h00 (sur le thème d'un scénario B, incendie de véhicule).

Quatre exercices inopinés (2 à destination des agents du GEF et 2 à destination des entreprises travaillant les nuits en tunnel et sous alternat) ont également eu lieu, à l'initiative du GEF.

Enfin il faut signaler 360 alarmes détectées par les portiques thermographiques situés sur la plateforme française du tunnel du Fréjus.

Concernant les tunnels de l'A43, l'exercice de sécurité dans le tunnel d'Aiguebelle, conjointement avec les services de secours publics et la gendarmerie, a été réalisé le 21 novembre 2017, sur le thème d'un accident de la circulation (Un PL circulant dans le tunnel d'Aiguebelle percuté par l'arrière par un VL, et suivi d'un incendie).

L'activité des centres d'entretien de Sainte-Marie-de-Cuines et de La Praz a bien entendu été affectée par l'entretien courant et le traitement de la viabilité hivernale au cours des mois d'hiver, mais également par des chantiers plus importants avec pose de balisages lourds :

- **Janvier-Février-Mars-avril** : Maintenance des équipements dans les tunnels d'Aiguebelle-Hurtières et Orelle, travaux de lavage et d'hydrocurage et maintenance de la conduite incendie et ventilation dans le tunnel d'Orelle, maintenance des espaces verts, chantier RTE (PR 152.5 à 141.5 et PR 157.95 à 155.24), et reprise des superstructures du viaduc de Fourneaux en sens 2.
- **Mai-juin-juillet-août** : Reprise des superstructures du viaduc de Fourneaux en sens 2 et reprise des joints et des enrobés, travaux préparatoires du viaduc du Charmaix et démarrage culées et piles, travaux de maintenance et de lavage dans les tunnels d'Orelle, d'Aiguebelle et de Hurtières, chantier RTE (PR 157.4 à 145.4 puis 153 à 144.7), renouvellement de la signalisation verticale (PR 163 à 179), signalisation horizontale (PR 127 à 173).
- **Septembre-octobre** : Maintenance et hydrocurage des tunnels d'Aiguebelle et Hurtières, hydrocurage du tunnel d'Orelle, chantier RTE (PR 177 à 175.45), renouvellement de la signalisation verticale (PR 163 à 179), reprise des superstructures du viaduc de Fourneaux en sens 1, travaux préparatoires du viaduc du Charmaix et travaux sur piles et culées, inspection des joints d'ouvrage, travaux d'enrobés sur demi-échangeur Hermillon en sens 1, reprise localisées d'enrobés de 2016 sur Hermillon en sens 1 et 2 (PR173 à 163), travaux sur le viaduc de Fourneaux en sens 1 et reprise des joints de chaussées et des enrobés.
- **Novembre-décembre** : Divers travaux de maintenance des tunnels d'Aiguebelle et Hurtières, travaux d'entretien paysager sur tout le réseau, finition des travaux du viaduc de Fourneaux en sens 1, et travaux préparatoires du viaduc du Charmaix et piles et culées.

L'activité viabilité hivernale a été intense en début d'année ainsi qu'à partir du mois de novembre. À partir du 10 janvier, les précipitations neigeuses se sont succédées avec 50 cm de neige cumulés sur le mois, pour la partie haute du réseau. À noter également un cumul de 40 cm de neige enregistré sur la rampe au cours du mois de février. À l'automne, les premières chutes de neige ont débuté le 12 novembre et se sont poursuivies le 28 novembre.

En partie haute du réseau, le mois de décembre a été particulièrement rude avec des précipitations quasi-quotidiennes, avec plus de 200 cms cumulés à LA PRAZ.

L'activité VH pour 2017 a représenté 5 455 heures de travail (2 690 h en 2016), qui sont décomposées comme suit :

- Salage préventif : 397 h
- Salage curatif : 2 450 h
- Travaux de déneigement et divers travaux VH : 1 430 h

La consommation de fondants a été de 2 050 tonnes de chlorure de sodium (contre 1 250 tonnes en 2016).

Pour le poste « sécurité routière et balisage des chantiers », il a été procédé à la pose de 558 balisages. La répartition est la suivante :

Objet	Nombre de balisages			
	2016		2017	
	Total	dont RTE	Total	dont RTE
Protection et réparation suite à accidents	30	-	39	-
Entretien ouvrages d'art	69	-	55	-
Entretien chaussées et signalisation	173	36	118	7
Entretien équipements techniques	148	20	104	10
Entretien espaces verts	78	-	102	-
Divers	88	18	140	43
TOTAL	586	87	558	60

L'aire d'exploitation du Rieu Sec a été activée 20 fois (contre 31 en 2016) totalisant 94 heures (contre 100 heures en 2016), réparties comme suit :

- 10 activations programmées (contre 10 en 2016) totalisant 54 heures pour :
 - Interdictions PL en Italie (5),
 - Campagne de sécurité destinée aux chauffeurs (5)
- 10 activations inopinées (contre 21 en 2016) totalisant 40 heures pour :
 - Pannes au tunnel d'Orelle (2)
 - Bouchon rampe d'accès au Fréjus (3)
 - Déclenchement de PSB (2),
 - Autre (3)

C. Aspect commercial

La clientèle régulière de la SFTRF est essentiellement composée de transporteurs : les poids lourds et autocars représentent en 2017, tunnel et autoroute confondus, 75,5% de la recette globale.

En ce qui concerne le tunnel, en 2017, le produit des recettes provient à hauteur de 85,0% des poids lourds et autocars, pour 43,0% des transits effectués.

Au 31 décembre 2017, 3 004 transporteurs (possédant des cartes actives) sont abonnés par l'intermédiaire de 12 groupements (11 groupements interopérables et 1 non interopérable), 8 individuels interopérables et 1 individuel non interopérable. Ces clients représentent un total de 82 608 cartes en circulation. Ces cartes sont pour la plupart interopérables avec le tunnel du Mont-Blanc et sont toutes identifiées avec le numéro d'immatriculation du véhicule auquel elles sont

rattachées. En 2017, on note une augmentation de 297 cartes sur l'année dont 36 cartes non interopérables (3 022 cartes créées et 2 725 cartes résiliées), avec 154 clients en plus (488 comptes créés et 334 comptes résiliés dont la fermeture d'un groupement non interopérable).

Le dispositif d'abonnement actuel conduit à un rabais variant de 2% à 13% en fonction du nombre de passages effectués, la très grande majorité des abonnés atteignant le plafond (3 000 passages annuels).

Pour l'autoroute, en 2017, le produit des recettes provient à hauteur de 56,3% des poids lourds et autocars pour 25,2% des transits effectués.

La plupart des anciens détenteurs de contrats CAPLIS ont opté pour le support télépéage poids lourds (TIS PL) et les formules d'abonnement qui y sont liées, proposées par différents émetteurs agréés. Pour 2017, la SFTRF a constaté un total de 546 300 transits (en sortie SFTRF) réglés à l'aide de TIS PL (+ 6,0% par rapport à 2016), soit 89,4% du nombre total de transits sur SFTRF (611 500), ceci représentant un taux identique sur 2016.

Le rabais moyen octroyé aux clients TIS PL pour 2017 est de 3,0%. Le taux constaté en 2016 était de 2,5%.

En janvier 2009, la SFTRF a lancé un nouvel abonnement, sur support télépéage, à l'attention de sa clientèle VL : Mobili-T Maurienne. Cette formule, plus particulièrement adaptée à une utilisation de type « domicile – travail », permet au détenteur du badge de bénéficier de 30% à 50% de réduction sur un trajet choisi au préalable entre Modane et Aiton et de circuler à plein tarif sur l'ensemble des réseaux autoroutiers français.

Un nouveau produit, le CITO, a été lancé et remplace le Directissimes et le Diagon'alpes. Les sociétés d'autoroutes concernées sont AREA, ATMB et SFTRF. Ce produit permet aux véhicules légers abonnés de bénéficier, au titre des produits commerciaux supportés - régionaux en particulier - d'une remise de l'ordre de 20%.

En février 2017, SFTRF a lancé un nouvel abonnement, sur support télépéage, à l'attention de sa clientèle VL : Progressivi-t Maurienne. Cette formule permet au détenteur du badge de bénéficier de 30% à 50% de réduction sur un trajet choisi au préalable entre Modane et Aiton, et d'une réduction de 0 à 20% sur une portion du réseau A43 jusqu'à la limite des 3 gares suivantes (Chignin Barrière/ Ste Hélène/ Crolles) et enfin de circuler à plein tarif sur l'ensemble des réseaux autoroutiers français.

L'annexe 8 présente un bilan sur les recettes, ainsi que sur les modes de paiement, à la fois pour le tunnel et l'autoroute.

Par ailleurs, la SFTRF, conjointement avec la SITAF, a apporté, depuis le début de 2004, une assistance à l'expérimentation de l'autoroute ferroviaire alpine par la fourniture de prestations à la société gestionnaire de celle-ci, l'AFA. Sur un plan commercial, deux personnes assurent en effet, au sein du service commercial de la SFTRF, les réservations sur les navettes, l'information générale aux clients (horaires, difficultés ponctuelles ...), le recueil de réclamations éventuelles et la production d'états statistiques simples. Cette dernière prestation a pris fin le 31 août 2012, l'AFA ayant quitté les locaux de la SFTRF le 1^{er} septembre 2012.

Enfin, la SFTRF apporte, depuis le mois de juin 2007, une prestation en matière de gestion clientèle et de télépéage poids lourds à la société AXXES (dont elle est actionnaire). Ceci s'est traduit par une facturation de prestations de services d'un montant de 156,6 K€ en 2017.

De façon générale, l'effort s'est maintenu en matière de formation en langues étrangères (anglais et italien) des personnels chargés du péage et de la relation avec la clientèle.

D. Évolution tarifaire

En matière de tarifs sur l'autoroute, la hausse accordée au 1^{er} février 2017 (suivant les termes du contrat d'entreprise) a été égale à 0,36% en moyenne. À noter que la hausse de tarifs sera de 1,03% au 1^{er} février 2018.

Pour le tunnel du Fréjus, il est rappelé l'augmentation de 2,04% au 1^{er} janvier 2018.

E. Relations avec les sous concessionnaires

Le réseau de la SFTRF accueille deux sous concessionnaires pour les carburants (DYNEFF à Saint-Julien-Montdenis, et AGIP à Saint-Michel-de-Maurienne). Les redevances annuelles 2017 ont été ainsi réparties :

- redevance carburant 28 K€ HT
- redevance hors carburant 61 K€ HT

Les montants des redevances 2016 ont représenté un total de 113 K€.

Suite à un nouvel appel d'offres, les sous concessionnaires retenus ont été AGIP à Saint-Michel-de-Maurienne (date d'effet au 1^{er} janvier 2016) et DYNEFF à Saint-Julien-Montdenis (date d'effet au 22 décembre 2016).

F. Fibres optiques

Les opérateurs accueillis sur le réseau de la SFTRF ont versé pour l'année des redevances à hauteur de 145 K€ HT.

V. INVESTISSEMENTS

Les investissements de la SFTRF sont désormais à placer dans un contexte général caractérisé par les traits suivants :

- Absence de travaux neufs (élargissement, diffuseurs nouveaux, gares de péage en particulier) ;
- Poursuite de la réalisation d'un programme d'amélioration de la sécurité en application de la directive européenne dans le tunnel international du Fréjus dans le cadre des décisions de la commission intergouvernementale (rénovation de l'éclairage, renouvellement des ventilateurs,...) ;
- Construction en cours d'un second tube et de rameaux de communication avec le tunnel du Fréjus, espacés de 400 mètres environ ;
- Prise en compte (prévention, intervention) des risques majeurs d'origine naturelle liés au caractère montagneux de l'environnement (stabilité des versants, conséquences des crues de l'Arc et de ses affluents) notamment ;
- Réalisation d'opérations de renouvellement en fonction de l'âge, d'une part, de l'autoroute (mise en service entre 1997 et 2000) et d'autre part, du tunnel international mis en service en 1980 (chaussées, équipements divers,...).
- Mise en œuvre de deux grosses opérations sur la rampe d'accès au tunnel du Fréjus, la première liée au caractère montagneux avec instabilité du versant et concernant la reconstruction du viaduc du Charmaix et la seconde concernant la réparation plus importante qu'envisagée initialement du viaduc de Fourneaux.

L'annexe 9 présente les investissements principaux réalisés en 2017 dans le tunnel et sur l'autoroute.

A. Les investissements principaux réalisés dans le tunnel

Comme rappelé ci-avant, les principaux investissements réalisés concernent la fin des travaux de rénovation de l'éclairage du tunnel, des travaux de réfection de la chaussée et le début du renouvellement de la conduite incendie.

Notons également que le dernier rameau du territoire français (S18) a été mis en service début 2017, et les rameaux S19, S20 et S21, sur le territoire italien ont été mis en service en décembre 2017.

B. Les investissements principaux réalisés sur l'autoroute

Le poste « Chaussées » correspond à la réfection des enrobés du diffuseur d'Hermillon sens 1.

Le poste « Ouvrages et pieds de rampe » correspond à la troisième année de travaux pour la réparation du viaduc de Fourneaux.

Le poste « Reconstruction Viaduc du Charmaix » correspond à l'opération de reconstruction d'un nouveau viaduc et à la déconstruction du viaduc existant

C. La construction du second tube

À fin 2017, l'avancement des travaux côté français était le suivant :

- La station technique 3/18 est terminée.
- Le by-pass 1 est terminé. Les portes motorisées coupe-feu ont été installées début 2017.
- Le by-pass 2 est terminé. Les portes motorisées coupe-feu ont été installées début 2017.
- La station technique 5/16 est terminée.
- Les 2 demi-usines de ventilation (ST7/14-1 et ST7/14-2) sont terminées. La gaine d'extraction massive d'air vicié est achevée. Les couloirs de jonction E et F (respectivement entre les 2 demi-usines et entre la demi-usine ST7/14-1 et le BP3) sont achevés. Le génie-civil intérieur des usines sont terminés.
- Le by-pass 3 est excavé depuis le mois de juillet 2015. Le percement du débouché dans le tunnel a été stoppé du fait de désordres sur le béton du revêtement du tunnel. Après réalisation de travaux de renforcement de la structure du tunnel en octobre 2016, le percement proprement dit a été réalisé début 2017. Les portes coupe-feu ont été installées en 2017.
- Le by-pass 4 est excavé depuis début septembre 2015. Le percement du débouché dans le tunnel a été stoppé du fait de désordres sur le béton du revêtement du tunnel. Après réalisation de travaux de renforcement de la structure du tunnel en octobre 2016, le percement proprement dit a été réalisé fin 2016. Les portes coupe-feu ont été installées en 2017.
- La station technique ST9/12 est terminée.
- Pour la réalisation du rameau S18 (situé géographiquement sur les emprises du lot 2), un déplacement de la cloison de séparation des chantiers devait être réalisé préalablement. Ces travaux ont été réalisés fin d'année 2015. L'excavation du rameau a pu démarrer mi-février 2016 et s'est achevée début avril 2016. Après réalisation du génie-civil, les derniers travaux d'équipement (raccordement électrique, vidéo, GTC...) ont été réalisés fin 2016. Cet abri a été mis en service le 13 mars 2017.
- L'évacuation du radier provisoire au niveau de la limite des lots 1 et 2 (PM 6 495) a démarré le 15 novembre 2016. Elle a été faite sur une longueur d'environ 2 000 m jusqu'à l'usine E. La mise en œuvre des couches inférieures du radier sur ce tronçon a suivi. Les travaux de pose des réseaux ont démarré en août 2017 au PM 4 500 (en direction de l'Italie) et le premier bétonnage est intervenu mi-août. Début novembre 2017, la totalité du tronçon situé entre les PM 4 500 et 6 495 a été bétonné. Les travaux d'évacuation du radier provisoire et de réalisation des couches

inférieures sur la zone PM 0-4 500 ont démarré mi-novembre 2017, en partant du PM 4 500. À fin 2017, le PM 3 200 était atteint.

- Revêtement définitif du tronçon creusé en méthode traditionnelle : ces travaux ont démarré fin 2016 et se sont poursuivis toute l'année 2017 et se termineront sur 2018. Au niveau de la chambre de montage du TBM, l'étanchéité a été réalisée et le bétonnage du revêtement définitif est en cours.

Le planning théorique des travaux du lot 1 selon l'avenant 7 était le suivant :

- Réalisation de la partie réseaux / chaussée : début 2016 à fin 2017.

Néanmoins, au vu des difficultés techniques rencontrées sur les by-pass notamment ainsi qu'à la nécessité d'apporter des compléments ou modifications à certains ouvrages version PRO 2012 (particulièrement du fait de l'avancement des études d'équipements en cours), un retard estimé actuellement à environ 15 mois est enregistré sur la phase de réalisation des ouvrages annexes et s'est reporté sur la suite du chantier, dont la fin est prévue au 1^{er} semestre 2019, et ce après la mise en place des câbles RTE.

Du côté italien, après le démontage du tunnelier au niveau de la tête de la galerie, les travaux d'excavation des ouvrages annexes ont démarré à partir de mars 2015. La contractualisation de la réalisation de la fin des travaux version galerie circulée (PRO 2012) a été retardée par absence de décision d'approbation de la version circulée du second tube.

Ce point est un point de vigilance car par exemple, il n'est pas possible, sans cette approbation, de commencer la construction de la nouvelle usine D qui devra remplacer l'ancienne située sur le tracé de l'entrée du second tube côté Italie. Néanmoins, la réunion du CIPE de fin avril 2016 et la délibération correspondante du 11 août 2016 ont levé cette difficulté.

Les travaux en cours concernent la réalisation des ouvrages annexes : hormis le rameau 34 (qui sert de dépôt d'explosifs) les rameaux du lot 2 sont tous excavés. Le génie-civil est également achevé sur la majorité des rameaux. 3 d'entre eux ont été mis en service fin 2017 après installation des équipements (S19, S20 et S21). Les by-pass sont quasiment tous excavés et les premiers travaux de débouché côté tunnel sont en cours. Les travaux d'excavation des stations techniques et de l'usine de ventilation sont également en cours.

Du côté des équipements, la SFTRF et la SITAF ont décidé de résilier le marché de maîtrise d'œuvre avec I3S. La reprise en interne SFTRF/SITAF sous forme d'une maîtrise d'œuvre intégrée qui avait été envisagée n'a pu être concrétisée. Un appel d'offres de maîtrise d'œuvre (« suivi des travaux ») a été lancé en 2017 et le marché a été notifié au groupement BG/EGIS/SINA.

S'agissant des travaux d'équipements proprement dits, la reprise du PRO 2012 et le montage des DCE travaux ont été menés durant la première partie de l'année 2016. Les appels d'offres travaux ont été lancés sous forme d'appel d'offres restreints. La première phase d'appel de candidatures a été lancée fin juillet 2016 pour une remise début octobre 2016. Après sélection des candidats, la seconde phase correspondant à l'envoi des DCE aux entreprises sélectionnées a été lancée en juillet 2017. Les offres ont été remises en décembre 2017 et sont en cours d'analyse.

Les travaux équipements commenceront à l'issue des travaux de génie civil des deux lots prévus mi 2019. Mais ces travaux doivent être précédés des études d'exécution et des approvisionnements d'une durée de l'ordre d'un an par les entreprises qui auront été retenues, en principe au premier semestre 2018.

Travaux connexes :

- Station technique tête France :

Ce bâtiment technique situé derrière l'usine A desservira le premier tronçon de l'ensemble tunnel et galerie en fonctionnalités courants forts / courants faibles / ventilation sanitaire et climatisation des ouvrages annexes.

La MOE est assurée par le Bureau LOMBARDI.

Le dossier de projet est réalisé et validé. Les aspects administratifs (permis de construire, compatibilité PLU, PPR...) sont en cours. Le DCE en est cours afin de réaliser ces travaux à partir de mi 2018. Ces travaux devraient être terminés mi 2019.

- Aménagements en tête de galerie côté France :

Ces aménagements nécessaires à la mise en circulation du second tube se décomposent en 2 opérations principales. La première opération consiste à déplacer la prise d'air frais du tunnel actuel, qui est située au niveau de la future sortie du 2nd tube, afin d'éviter le recyclage des fumées. La seconde opération consiste à raccorder la voirie de sortie du second tube à la voirie existante du tunnel et à réaliser le bouclage de l'ensemble des réseaux enterrés (ainsi que le bassin de rétention des eaux de chaussée dans l'ancienne prise d'air frais et un mur anti-recyclage entre les 2 tubes).

La maîtrise d'œuvre projet de ces aménagements a été réalisée par SETEC. Le dossier de projet est finalisé et validé.

Ces travaux se dérouleront en 2 phases. La première étape consiste à réaliser le déplacement de la prise d'air frais. L'appel d'offres travaux correspondant a été lancé fin 2017 de manière à démarrer les travaux mi 2018 (fin prévue mi 2019). Les travaux de raccordement en tête de galerie seront eux réalisés en 2019 dès la fin des travaux du lot 1 par RAZEL (en effet, une période de coupure de l'accès à la galerie sera inévitable lors de ces travaux de raccordement).

- Travaux sur la plate-forme italienne :

Il s'agit des travaux de construction de nouveaux bâtiments d'exploitation ainsi que de la nouvelle usine D située sur la plate-forme italienne (puis également de la démolition de l'usine actuelle après basculement). L'appel d'offres travaux correspondant sous maîtrise d'ouvrage SITAF est en cours. La notification du marché correspondant est prévue début 2018.

VI. RELATIONS AVEC LA SOCIETE ITALIENNE, LA SITAF

Depuis l'origine, en application de la convention franco-italienne du 23 février 1972, la SFTRF exerce son activité en commun avec son homologue italienne, la SITAF : par exemple on citera l'exploitation du tunnel à partir du PC unique situé en Italie, les escortes, l'organisation des équipes d'intervention...

Par ailleurs, le GIE d'origine, le Groupement pour l'Exploitation du Fréjus (GEF), animant la coordination des sociétés et arrêtant les modalités de répartition des recettes, a été liquidé, et a été remplacé par une structure de droit européen, le GEIE GEF.

Le GEF a été mis en place en date du 1^{er} mai 2007 en qualité d'exploitant unique. Cette structure a en effet la charge de la gestion du tunnel en qualité d'exploitant unique, au sens de l'article 5 de la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen. Il est chargé à ce titre de la sécurité, de la maintenance et de l'entretien courants, à l'exclusion de tout investissement et de toute dépense de gros entretien ou de maintenance extraordinaire. Les sociétés SITAF et SFTRF mettent à disposition le personnel affecté à ces activités, et le GEIE refacture mensuellement, à parts égales, l'intégralité de ses charges à la SITAF et la SFTRF.

Par ailleurs, à la fin de 2002, une Commission Consultative Mixte pour les Marchés (CCMM) a été créée pour fournir un avis sur les marchés concernant le tunnel, au-delà d'un certain seuil.

Pour les marchés d'exploitation et d'entretien de la compétence du GEF, une commission consultative a été créée en 2011 pour fournir un avis sur ces marchés.

Ce dispositif a été complété, pour la construction du second tube par un Comité Commun de Construction (CCC) qui assure la coordination des sociétés pour la maîtrise d'ouvrage.

VII. PRESENTATION DES COMPTES DE L'EXERCICE 2017

A. Cadre général de l'arrêté des comptes de l'exercice 2017

La société n'a procédé à aucun changement de méthodes comptables pour l'arrêté des comptes 2017.

1. Méthode des actifs par composants

Cette méthode a été mise en place à compter de l'exercice 2005, ceci ne concernant que les couches de roulement des chaussées. De ce fait, la méthode des provisions pour grosses réparations a été abandonnée à compter de ce même exercice.

Les couches de roulement des chaussées sont amorties sur une durée variant de 8 ans à 15 ans.

2. Application du règlement 2002-10 du Comité de la réglementation comptable

Dans le cadre de l'application de ce règlement, la société a procédé, sur l'exercice 2005, à la comparaison entre la valeur nette comptable des immobilisations et la valeur actuelle de ces mêmes actifs. Les modalités d'évaluation sont précisées dans l'article 322-5 du plan comptable général :

« L'entité doit apprécier à chaque clôture des comptes et à chaque situation intermédiaire, s'il existe un indice quelconque montrant qu'un actif a pu perdre notablement de sa valeur.

Lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué : la valeur nette comptable de l'actif immobilisé est comparée à sa valeur actuelle »

« Si la valeur actuelle d'un actif immobilisé devient inférieure à sa valeur nette comptable, cette dernière, si l'actif continue à être utilisé, est ramenée à la valeur actuelle par le biais d'une dépréciation »

Les concessions de l'A43 et du tunnel du Fréjus, compte tenu de l'imbrication des deux réseaux (l'A43 conduisant nécessairement au tunnel du Fréjus), ont été assimilées à une seule et unique concession, pour l'estimation de ces différentes valeurs.

Il a donc été procédé au début 2006 à la comparaison entre la valeur nette comptable des immobilisations et la somme actualisée des flux de trésorerie générés jusqu'en 2050, date de la fin de la concession. La comparaison entre ces 2 valeurs fait ressortir la nécessité de constituer une provision d'un montant de 606 000 K€.

Cette provision a été comptabilisée en date du 1^{er} janvier 2005, avec imputation sur les capitaux propres.

À fin 2007, pour tenir compte d'une part d'éléments extérieurs à la société comme le décalage de la mise en service de l'AFA et du TELT, et d'autre part d'hypothèses nouvelles d'évolution des trafics, la provision a été recalculée et arrêtée à 317 000 K€.

À fin 2008 afin de tenir compte en particulier de la chute brutale du trafic PL constatée depuis novembre 2008 (- 22% sur ce mois et tendance confirmée sur les mois suivants), les hypothèses de base ont été revues à la baisse. La provision précédente a été recalculée et arrêtée à 455 000 K€.

À fin 2009, compte tenu des nombreuses incertitudes, en particulier sur le plan des prévisions de trafics, il a été décidé de ne doter aucune provision au titre de l'exercice, et d'attendre la clôture de 2010 pour effectuer à nouveau des simulations.

À fin 2010, l'actualisation des données prévisionnelles a conduit à constater une dotation complémentaire de 35 000 K€, ceci portant la provision totale à un montant de 490 000 K€.

À fin 2011, les données ont été actualisées, et une convention tripartite a été signée, prévoyant le versement d'une subvention annuelle de 17 500 K€. La prise en compte de ces éléments a conduit à une reprise de provision d'un montant de 240 000 K€.

À fin 2012, l'actualisation des données a conduit à porter la subvention annuelle à un montant de 18 000 K€ et à un maintien de la provision à 250 000 K€.

À fin 2013, l'actualisation des données a conduit à maintenir la subvention annuelle à un montant de 18 000 K€ et la provision à 250 000 K€.

À fin 2014, l'actualisation des données a conduit à porter la subvention annuelle à un montant de 20 000 K€ et à maintenir la provision à 250 000 K€.

À fin 2015 et 2016, l'actualisation des données a conduit à maintenir la subvention annuelle à un montant de 20 000 K€ et la provision à 250 000 K€.

3. Estimation de la dépréciation à la clôture de l'exercice 2017

Les hypothèses retenues sont les suivantes.

Cette estimation a été réalisée à partir de 2 paramètres distincts :

a) Estimation de la provision d'exploitation

Les hypothèses retenues sont les suivantes :

- Pour ce qui concerne les trafics : Le trafic PL au tunnel du Fréjus 2017 a évolué de + 4,8% par rapport à 2016, pour s'établir à un total de 740 600 véhicules.
Même si le trafic 2017 s'est établi à 740 600 véhicules, le trafic PL 2018 retenu est de 735 000 PL, en conformité avec celui retenu pour l'adoption du budget.
Les prévisions de croissance retenues pour les années ultérieures sont de + 0,5% par an de 2019 à 2030.
- Pour ce qui est de la mise en service du Tunnel Euralpin Lyon Turin : La date retenue pour la mise en service est toujours estimée pour 2031. L'effet annuel est de 60 000 PL sur les exercices 2031 à 2033 et ce en l'absence de nouvelles prévisions faites par le promoteur du projet.
- S'agissant de la mise au gabarit de l'Autoroute Ferroviaire Alpine et du lancement d'une nouvelle consultation européenne : Il a été retenu un effet global de 65 000 PL qui est réparti de 2019 à 2027, à la suite de la mise au gabarit du tunnel du Mont-Cenis et au lancement d'une nouvelle consultation européenne. Ces hypothèses ont été revues par rapport à 2016, où le total retenu était de 50 000 PL, compte tenu des nouvelles ambitions affichées en matière de report modal.

Ces prévisions d'accroissement annuelles sont les suivantes :

2019	10 000
2020	16 250
2021	16 250
2022	7 500
2023	7 500
2024	1 875
2025	1 875
2026	1 875
2027	1 875

Soit un total de 65 000 PL.

- Pour ce qui est de l'évolution de l'inflation : Les taux d'inflation annuels retenus correspondent aux prévisions communiquées par la Caisse des Dépôts (base : Bloomberg). Conformément au contrat d'entreprise, l'évolution du chiffre d'affaires de l'A43 n'a été réévaluée qu'à concurrence de 0,70 x Inflation à compter de 2025.
- Pour ce qui est relatif aux investissements : Outre la mise à jour des montants concernant les opérations en cours, une somme de 10 000 K€ en valeur 2018 a été inscrite sur chacun des exercices 2028 à 2030 afin de couvrir des dépenses de gros entretien du génie civil du tunnel.
- En ce qui concerne le taux d'actualisation : Compte tenu de la situation des marchés et de l'évolution du WACC, le taux retenu a été réévalué de 5,50% à 6,00%.
- Concernant les augmentations de tarifs : Afin de financer les travaux complémentaires de la galerie de sécurité, en particulier la mise en circulation, une augmentation de tarifs PL de 0,95% a été prévue sur les exercices 2018 à 2022.

b) Mise en place d'une procédure pérenne de recapitalisation

Compte tenu des problèmes récurrents de la société à maintenir un niveau de capitaux propres positifs, l'actionnaire majoritaire, l'APE, a décidé de mettre en place, sur l'exercice 2012, un dispositif assurant une recapitalisation pérenne de la société. L'État ayant transféré au Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA) ses titres dans les sociétés SFTRF et ATMB (décret n°2012-692 du 7 mai 2012), les dividendes perçus de la société ATMB pourront être reversés par le FDPITMA à la SFTRF, sous la forme d'une subvention annuelle et sur la durée restante de la concession. Une convention a été signée le 20 juin 2012 entre les deux sociétés et le FDPITMA.

Le montant de la subvention d'équilibre reste fixé à 20,0 M€ pour 2018.

Synthèse de ces éléments

Compte tenu de ces éléments, le conseil d'administration propose à l'assemblée générale de maintenir la provision à un montant de 250 000 K€.

B. Présentation des comptes de l'exercice 2017

1. Principales données financières

Le résultat de l'exercice 2017 se compare comme suit aux résultats 2016 :

	Millions d'euros	
	2017	2016
Résultat du tunnel du Fréjus	44,6	43,6
Résultat de l'autoroute de la Maurienne	18,0	(18,0)
Résultat net de la société	26,6	25,6

Le résultat de la concession du tunnel est globalement stable entre 2016 et 2017. Les principales variations observées sont les suivantes :

- Augmentation du chiffre d'affaires de 3,2 M€,
- Augmentation des dotations de 2,8 M€,
- Baisse du solde de compensation SITAF de 1,1 M€.

Le résultat net de l'autoroute est en forte progression entre 2016 et 2017. Les principaux écarts sont les suivants :

- Augmentation du chiffre d'affaires de 0,2 M€,
- Augmentation des impôts et taxes de 0,1 M€,
- Baisse du résultat exceptionnel de 0,3 M€,

Les conséquences sur les indicateurs comptables de performance de la société pour 2017 sont présentées ci-après :

	Millions d'euros	
	2017	2016
Excédent brut d'exploitation	87,9	85,4
Résultat d'exploitation	38,0	37,0
Capacité d'autofinancement	75,8	72,1

2. Ventilation du compte de résultat selon les deux concessions

Le compte de résultat 2017 est ventilé ci-dessous en distinguant les contributions des deux concessions.

	2017 (en millions d'euros)		
	Tunnel	Autoroute	Total
Chiffre d'affaires	89,5 ¹	43,4	132,9
Production immobilisée ²	0,1		0,1
Consommation de l'exercice en provenance des tiers	(12,0) ³	(9,0)	(21,0)
Impôts et versements assimilés	(1,7)	(4,0)	(5,7)
Charges de personnel (hors CICE)	(9,0)	(9,3)	(18,3)
Excédent brut d'exploitation	66,9	21,1	87,9
Dotation aux amortissements et provisions, nettes	(7,5)	(7,0)	(14,5)
Amortissements de caducité	(9,7)	(27,0)	(36,7)
Variation prov. dépréc. des immobilisations			
Autres charges d'exploitation	0,6	0,6	1,2
Compensation avec la SITAF	0,1		0,1
Résultat d'exploitation	50,4	(12,4)	38,0
Intérêts d'emprunts	(1,7)	(31,2)	(32,9)
Produits financiers	0,2	8,0	8,2
Autres charges financières		(2,6)	(2,6)
Résultat financier	(1,5)	(25,8)	(27,3)
Résultat exceptionnel	0,7	20,1	20,8
Impôts sur les sociétés ⁴	(5,0)		(5,0)
Bénéfice ou perte	44,6	(18,0)	26,6

¹ Ce montant intègre une facturation de 6,0 M€ au titre des salariés détachés au GEIE GEF.

² Ce montant correspond à des charges de personnel immobilisées dans le coût du second tube.

³ Ceci intègre une charge de 6,0 M€ au titre de la refacturation des charges de personnel par le GEIE GEF.

⁴ Le CICE et le crédit d'impôt mécénat ont été imputés sur le montant de l'impôt sur les sociétés.

Il convient de rappeler par ailleurs la ventilation du compte de résultat 2016 effectuée à partir des chiffres définitifs publiés :

	2016 (en millions d'euros)		
	Tunnel	Autoroute	Total
Chiffre d'affaires	86,3 ⁵	43,3	129,5
Production immobilisée ⁶	0,1		0,1
Consommation de l'exercice en provenance des tiers	(11,5) ⁷	(9,0)	(20,6)
Impôts et versements assimilés	(1,7)	(3,9)	(5,5)
Charges de personnel (hors CICE)	(8,7)	(9,5)	(18,1)
Excédent brut d'exploitation	64,5	20,9	85,4
Dotations aux amortissements et provisions, nettes	(5,2)	(7,4)	(12,6)
Amortissements de caducité	(9,1)	(26,6)	(35,7)
Variation prov. dépréc. des immobilisations			
Autres charges d'exploitation	0,5	0,4	0,9
Compensation avec la SITAF	(1,0)		(1,0)
Résultat d'exploitation	49,7	(12,7)	37,0
Intérêts d'emprunts	(1,6)	(31,3)	(32,9)
Produits financiers	0,2	7,8	8,0
Autres charges financières		(2,3)	(2,3)
Résultat financier	(1,4)	(25,8)	(27,2)
Résultat exceptionnel	0,5	20,5	21,0
Impôts sur les sociétés ⁸	(5,1)		(5,1)
Bénéfice ou perte	43,6	(18,0)	25,6

⁵ Ce montant intègre une facturation de 6,0 M€ au titre des salariés détachés au GEIE GEF.

⁶ Ce montant correspond à des charges de personnel immobilisées dans le coût du second tube.

⁷ Ceci intègre une charge de 5,9 M€ au titre de la refacturation des charges de personnel par le GEIE GEF.

⁸ Le CICE a été imputé sur le montant de l'impôt sur les sociétés.

3. Analyse de l'évolution des résultats

a) Évolution de l'excédent brut d'exploitation

Le montant de l'EBE 2017 ressort à 87,9 M€. L'évolution des éléments composant l'EBE est la suivante :

(1) Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires total est de 132,9 M€ en 2017, en hausse de + 2,6% par rapport à 2016. L'essentiel de cette augmentation concerne le chiffre d'affaires péages pour un montant de + 4,1 M€, les revenus annexes étant en baisse de 0,7 M€.

L'évolution du chiffre d'affaires péages appelle les commentaires suivants :

- l'évolution des trafics dans le tunnel du Fréjus : en effet, les trafics PL ont augmenté de + 4,8% et les trafics VL ont baissé de - 2,6%. Il convient cependant de rapporter ces chiffres à la hausse de 7,0% des trafics PL de 2009 à 2010, à la quasi-stagnation des trafics au cours de l'exercice 2011, à la baisse de - 7,7% constatée sur 2012 et de - 2,2% de 2013, et à la légère hausse des trafics de 2014 de 0,53%, de 1,57% sur 2015 et de 1,58% sur 2016;
- la répartition des trafics entre les tunnels du Fréjus et du Mont Blanc, qui a été de 54,4% en 2016, contre 55,1% en 2016 ;
- l'augmentation des tarifs de + 0,06% au 1^{er} janvier 2017 pour le tunnel du Fréjus et une évolution de + 0,66% concernant l'A43, à compter du 1^{er} février 2017.

On peut aussi noter :

- une facturation de 6 045,2 K€ au titre des salariés détachés au GEIE GEF,
- une facturation de 156,6 K€ au titre du contrat AXXES.

(2) Achats et charges externes

Globalement, ce poste est de 21 048,2 K€ en 2017 et de 20 583,2 K€ en 2016. Dans le détail :

(a) Énergie, fournitures et pièces détachées

Le montant est de 3 243,8 K€ en 2017 et de 2 705,7 K€ en 2016, soit une évolution de + 538,1 K€.

Il est constaté une augmentation du poste « achat de fournitures » de + 467 K€ par rapport à 2016, soit 47,4%. Cette variation comporte une hausse de 201 K€ pour les fournitures hivernales en raison d'une part de conditions climatiques rigoureuses sur 2017, et d'autre part d'une régularisation de stock pour un montant de 70 K€. À noter également une augmentation des achats de fournitures diverses pour un montant de 266 K€.

Il est également constaté une hausse de 71 K€ du poste « énergie », soit une évolution de + 4,1%. Cette variation est justifiée pour l'essentiel par le poste « carburants » pour un montant de + 53 K€, ceci étant lié à la viabilité hivernale importante.

(b) Entretien

Ce poste est de 4 666,5 K€ sur 2017 et de 4 663,9 K€ en 2016.

Intégré à ce poste, un montant de 1 325,8 K€ a été engagé et refacturé par le GEF au titre des dépenses d'entretien.

Des charges de maintenance extraordinaire, incluses dans ce montant, ont été engagées au tunnel du Fréjus pour un montant de 454,3 K€ et concernent pour l'essentiel des travaux de génie civil, de la maintenance sur les ventilateurs et ventilateurs auxiliaires.

Pour le tunnel, les dépenses totales (maintenances ordinaire et extraordinaire) sont en hausse, à un montant de 2 005,0 K€ par rapport à 2016 (1 704,9 K€). Le montant réalisé est au niveau du budget révisé.

L'année 2017 a vu la fin de l'installation des nouveaux équipements d'éclairage, les travaux seront terminés en 2018 avec la mise en service de la régulation qui permettra d'adapter l'éclairage aux conditions météorologiques et de trafic.

Suite aux désordres observés en gaine d'air vicié consécutivement au passage du tunnelier, après que des tirants ont été mis en place pour bloquer les convergences, après que la chaussée ait été réparée côté français sur la zone du PM 5 000 en 2016, ces réparations se sont poursuivies en 2017 sur la zone du PM 2 000, ainsi qu'au PM 4 800 et au PM 1 700.

2017 a vu le démarrage des travaux en tunnel du renouvellement de la conduite incendie. Dans un premier temps un phasage des travaux a permis de valider les procédures de remplacement des tubes métalliques par des tubes en PEHD, puis dès le mois de mars 2017, le phasage a pu être adapté pour réduire la durée du chantier, tout en maintenant des conditions d'exploitation très satisfaisantes (perte de la disponibilité de la conduite sur un tronçon de moins de 750m seulement pendant la nuit d'intervention). Fin 2017, un peu plus de 4 000 m de conduite sont renouvelés, les travaux dureront encore jusqu'à mi 2019. Un appel d'offres pour la fourniture de tampons résistants au feu a été préparé, il sera lancé début 2018 et permettra d'acquérir environ 90 tampons pour les regards au droit des hydrants courant 2018 et 2019.

Deux versions du système de supervision ont été réalisées en 2017, la première (V24) pour réaliser un portage de l'application sur une infrastructure de virtualisation, permettant ainsi un renouvellement des précédents serveurs obsolètes sans impacts sur les logiciels utilisés par le système. La seconde (V25) a permis d'une part d'intégrer de nouvelles fonctionnalités utiles à l'exploitation et d'autre part de prendre en compte un nouveau paramétrage de la ventilation en supprimant le SFE (Soufflage Frais d'Extraction), où les rameaux sont en service, ce qui permet d'améliorer les performances du désenfumage.

Enfin, après que l'appel d'offres de remplacement des ventilateurs a été notifié à Clemessy (partie Énergie Contrôle Commandes) et à Eiffage Énergie (partie ventilation), les études préliminaires au remplacement des ventilateurs ont été réalisées de sorte que les travaux puissent débiter sur les installations du tunnel dès février 2018.

Les charges d'entretien de l'A43 sont en baisse de 297,6 K€ par rapport à 2016.

Par rapport au budget révisé, le montant réalisé est en baisse de 214,5 K€. Les principaux écarts sont les suivants :

- L'opération d'entretien des chaussées de l'accès de service de La Praz a dû être annulée (- 80 K€, afin de ne pas dépasser le montant maximum annuel du marché à bon de commande) ;
- Dépassement de 22 K€ sur l'opération de curage du St Julien (suite évènement de lave torrentielle de juillet) ;
- Les inspections d'ouvrages d'art et des sites sensibles n'ont pu être effectués sur 2017 et ont été reprogrammés sur 2018 (- 230 K€) ;
- À noter un dépassement de 56 K€ sur le poste entretien ventilation, suite à un grand nombre d'interventions sur 2017 (remplacement de plots anti-vibratiles et révision de 2 accélérateurs).

(c) **Redevance domaniale**

Ce poste est de 1 346,2 K€ en 2017 et de 1 362,5 K€ en 2016, soit une baisse de - 16,3 K€.

Cette taxe a connu une forte augmentation. Un avenant à la convention prévoyant la compensation budgétaire de cette augmentation par l'autorité concédante a été signé le 29 juin 2016. Cet avenant porte sur la période du 1er juillet 2016 au 30 juin 2019.

(d) **Autres charges externes**

Ce poste est de 11 791,7 K€ en 2017 et de 11 851,1 K€ sur 2016.

Les éléments à noter sont les suivants :

– Sous-traitance 1 335,3 K€

Le montant était de 1 119,0 K€ en 2016, soit une hausse de + 216,3 K€.

Ce montant est composé pour l'essentiel de prestations liées aux astreintes hivernales (687,1 K€, en hausse de 209,0 K€ en raison des conditions météo difficiles notamment à fin 2017) et de prestations sécurité (370,5 K€, dont 230,7 K€ au titre du SDIS pour la sécurité du tunnel du Fréjus et 107,2 K€ au titre de la refacturation par le GEF du contrôle MADA de l'A43). À noter que la partie versée au SDIS relative aux investissements est passée de 594 K€ en 2009, à 520 K€ en 2010, à 446 K€ en 2011, à 150 K€ en 2012 et 2013, à 108 K€ en 2014, à 120 K€ en 2015, 2016 et 2017.

– Assurances 837,7 K€

Le montant était de 939,6 K€ en 2016.

Ce montant intègre également une prime de 77,4 K€ au titre de la responsabilité civile du GEF (84,8 K€ sur 2016). L'assurance RC (concessionnaire non exploitant) de la SFTRF, s'élève à 57,8 K€ et la garantie multirisques est de 567,2 K€ (pour un montant de 682,4 K€ sur 2016). Cet écart résulte de l'enregistrement d'une provision de 180,0 K€ au titre de l'intéressement aux résultats des exercices 2016 et 2017. À noter également un ajustement positif de 12,9 K€ au titre de l'intéressement 2015.

– Études et documentation 84,1 K€

Le montant était de 154,7 K€ en 2016.

Ce poste est constitué pour l'essentiel d'études et d'enquêtes technique (57,6 K€, en baisse de 66,3 K€) et de charges de documentation (26,5 K€).

– Personnel intérimaire et détaché 6 493,9 K€

Le montant était de 6 361,0 K€ en 2016, soit une hausse de 132,9 K€.

Ce poste est constitué pour l'essentiel par la refacturation, par le GEF, des charges de personnel que la SFTRF et la SITAF mettent à disposition. Ce montant est de 6 034,4 K€ pour 2017, contre 5 861,1 K€ pour 2016, soit une évolution de + 173,3 K€, soit + 2,9%. Ceci s'explique par l'évolution des salaires en Italie.

Cette charge trouve l'essentiel de sa contrepartie en facturations diverses, pour un montant de 6 045,2 K€. Le différentiel correspond à la moitié de la différence constatée entre les charges de personnel refacturées au GEF par la SITAF et la SFTRF.

Le solde de ce poste, soit un montant de 459,5 K€, est composé pour l'essentiel de personnel intérimaire de viabilité et de péage. Le montant en 2016 était de 499,3 K€, soit une baisse de 39,8 K€.

- Honoraires et intermédiaires divers 727,3 K€

Le montant était de 1 010,5 K€ en 2016. Les éléments significatifs de ce poste sont les suivants :

 - o Honoraires juridiques 52,3 K€

Le montant était de 69,1 K€ en 2016, soit une baisse de 16,8 K€.

Ce poste est composé d'honoraires relatifs à des questions fiscales (16,7 K€ concernant pour l'essentiel les déclarations relatives à l'IRAP, l'établissement d'une réclamation portant sur la Contribution au Service Public de l'Électricité, CSPE, et à l'assistance au contrôle fiscal en cours), à des questions de droit social (14,1 K€, portant sur des questions relatives à des litiges salariés et à des assistances à la mise en place de nouveaux dispositifs règlementaires) et de droit des marchés (7,2 K€). D'autres prestations sont liées à des procédures d'expertise en cours et à des prestations de droits des sociétés.
 - o Honoraires comptables 34,8 K€

Il s'agit des honoraires des Commissaires aux comptes (ceci intégrant les missions exceptionnelles). Ce poste est en baisse de 6,2 K€ par rapport à 2016.
 - o Consultants et experts techniques 131,4 K€

Il s'agit de missions d'audits relatives à des questions d'assistance technique (analyses ouvrages d'art, mission de l'agent de sécurité, dossier de sécurité tunnels, audit ventilation tunnels de l'A43, espaces verts), d'assistance à maîtrise d'ouvrage (radio, maintenance courants forts-courants faibles) et d'expertise (analyses médicales, études techniques diverses).

Par rapport à 2016, ce poste évolue de + 30,8 K€.
 - o Rémunération d'intermédiaires divers 47,1 K€

Le montant était de 282,5 K€ en 2016, soit une baisse de 235,4 K€. L'essentiel de cette économie repose sur les éléments suivants :

 - Refacturation de la rémunération du Président sur 2016, pour un montant de 80,9 K€. La rémunération de la présidence est assurée directement par SFTRF sur 2017, et se trouve donc dans la masse salariale.
 - Assistance au transfert de trafic PL de la route nationale vers l'A43, pour un montant de 78,0 K€. Cette assistance a pris fin sur 2016.

Ce poste se compose pour l'essentiel de prestations informatiques (7,8 K€ - contre 35,1 K€ sur 2016 - liées à des développements ADONIX, à la sécurisation des données informatiques par des tests d'intrusion et à des évolutions en matière monétique, et à des développements monétiques), de commissions liées à la récupération de l'IVA (30,1 K€), à des prestations diverses (La Poste, Apave,...).
 - o Formation du personnel 209,7 K€

Il s'agit des prestations de formation professionnelle. La formation a été reprise en interne depuis septembre 2007.

Ce montant est légèrement inférieur au montant réalisé en 2016 (- 9,1 K€).
 - o Honoraires second tube 59,0 K€

Il s'agit d'honoraires d'avocats et d'experts intervenant dans les problèmes liés à l'exécution des marchés. Sur les exercices précédents, ces prestations avaient été classées dans le coût de la construction. Une étude de ces éléments a permis de conclure à la possibilité de les comptabiliser en charges.

Il est à noter également, dans ce poste honoraires et prestations, un montant de 190,2 K€ correspondant à des prestations refacturées par le GEF. Ce montant est en baisse de 96,6 K€ par rapport à 2016 et correspond pour l'essentiel à des prestations d'assistance technique (audit de

l'organisation du GEF, contrôle de conformité, analyse des tests de la ventilation des rameaux, étude des conditions d'exploitation futures des 2 tubes en circulation, missions de l'agent de sécurité), informatique et de formation.

- Publicité et relations publiques 252,7 K€

Ce poste était de 273,0 K€, soit un montant en baisse de 20,3 K€.

il intègre le coût de la radio 107.7 (126,2 K€), les annonces et insertions (21,4 K€, en baisse de 7,6 K€ par rapport à 2016), les opérations sécurité (6,6 K€), les cadeaux et dons effectués lors de remises de médaille (30,1 K€), les dépliants et documents liés à la sécurité et le rapport annuel (17,0 K€), les prestations Autoroute Trafic (5,0 K€) et les participations à diverses manifestations.

À noter un montant de 5,0 K€ relatif à des refacturations GEF, pour des annonces et insertions.

Le solde des postes intermédiaires et honoraires est constitué de charges de recrutement de personnel et de frais d'actes et contentieux.

- Voyages et déplacements 579,9 K€

Le montant était de 495,4 K€ en 2016, soit une hausse de + 84,5 K€. Cette variation est justifiée par les éléments suivants :

- Baisse des frais de déplacements de la Présidence de 38,5 K€. Ceci est justifié pour l'essentiel par l'abandon d'un véhicule de location avec chauffeur.
- Réception organisée à l'occasion des 20 ans de l'A43, pour un montant de l'ordre de 60,0 K€.
- Augmentation du poste missions et réceptions du GEF de 50,6 K€, qui s'explique par l'augmentation des formations CFETIT dispensées à l'extérieur de la société.

- Télécommunications et affranchissements 114,7 K€

Ce poste était de 131,9 K€ en 2016. L'économie porte essentiellement sur le flotte des mobiles.

- Frais bancaires et de services financiers 760,5 K€

Le montant était de 748,7 K€ en 2016.

L'essentiel de ce poste est constitué des charges refacturées par la CNA pour la gestion des emprunts (194,8 K€ pour un montant de 155,9 K€ sur 2016), par les frais d'émission d'emprunts (152,2 K€, pour 152,2 K€ sur 2016, en raison des emprunts émis sur l'exercice 2015) et par les commissions sur cartes bancaires (117,1 K€, en baisse de - 35,1 K€ due en particulier à la renégociation des tarifs). Il est à noter un montant de 229,5 K€ au titre des commissions Télépage PL et VL (207,9 K€ sur 2016).

(3) Impôts et taxes

Le montant de ce poste est de 5 722,2 K€ en 2017 et de 5 521,1 K€ en 2016. Dans le détail :

(a) Taxe d'aménagement du territoire

Ce poste est de 1 553,4 K€ en 2017 et de 1 517,7 K€ en 2016, soit un montant lié à l'évolution des trafics.

Cette taxe est liée au nombre de km parcourus sur notre réseau A43.

(b) Contribution économique territoriale et taxes foncières

Ce poste est de 3 762,5 K€ en 2017 et de 3 484,2 K€ en 2016.

Compte tenu des nouvelles dispositions liées au remplacement de la taxe professionnelle par la contribution économique territoriale, le seuil du plafonnement des cotisations à la valeur ajoutée est de 3%. De ce fait, la cotisation maximale correspond donc à 3% de la valeur ajoutée produite augmentée des taxes additionnelles, la valeur ajoutée ne pouvant excéder 85% du chiffre d'affaires. Ce plafond est atteint sur l'exercice 2017.

La CET correspond à la somme de la contribution à la valeur ajoutée de 3,0% et des taxes additionnelles de la CFE (contribution foncière des entreprises).

Le montant réel de 2017 ressort à 3 520,0 K€.

Le montant de la taxe foncière ressort à 242,5 K€ (121,0 K€ en 2016). À noter un montant de 130,0 K€ suite à la proposition de redressement du récent contrôle fiscal, ceci correspondant à la taxation du bâtiment CFETIT, jamais pris en compte par l'administration.

(c) Impôts et taxes sur rémunérations

Ce poste est de 301,1 K€ en 2017 et de 292,4 K€ en 2016. Il est lié à l'évolution de la masse salariale.

(d) Autres impôts et taxes

Ils sont composés pour l'essentiel de la taxe parafiscale ORGANIC (184,0 K€ en 2017 pour 113,9 K€ en 2016, cette taxe étant liée au chiffre d'affaires, et intégrant une régularisation de 17,0 K€ suite à une provision insuffisante sur 2016) et des taxes liées aux véhicules (17,6 K€).

À noter une reprise de provision de 100,0 K€ concernant la taxe IRAP ET IRES acquittée pour le GEF, suite à des reports créditeurs imputés sur ces taxes.

(4) Charges de personnel

Ce poste est de 18 344,7 K€ en 2017 et de 18 145,0 K€ en 2016, soit + 1,0%. La variation représente un montant de + 82,3 K€. Les charges sociales progressent plus vite que les salaires (+ 1,7%, au lieu de + 0,7%)

L'intéressement est en hausse de 17,4 K€.

Le détail en est donné au point *III. Gestion des ressources humaines.*

(5) Synthèse

L'excédent brut d'exploitation est de 87,9 M€ en 2017, pour un montant de 85,4 M€ sur l'exercice 2016. L'augmentation est de + 2,5 M€ (soit + 3,0% par rapport à 2016).

b) Évolution du résultat d'exploitation et du résultat financier

(1) Résultat d'exploitation

Le résultat d'exploitation est de 38,0 M€ en 2017. L'évolution des différents postes est la suivante :

(a) Dotations aux amortissements et provisions nettes

Le montant est de 14 538,1 K€ en 2017 et de 12 559,4 K€ en 2016. Les écarts sont les suivants :

– Dotations aux amortissements 13 502,0 K€

Elle augmente de 1 849,3 K€ par rapport à 2016.

La dotation aux amortissements des immobilisations de l'exercice 2017 intègre des dotations de sur-amortissements pour un montant de 3 287,8 K€. Ce montant représentait 1 317,0 K€ en 2016.

Cette charge correspond à la valeur nette comptable d'immobilisations sorties sur l'exercice ou à sortir prochainement.

Dans le détail :

A43

- Remplacement serveurs et PC péages	345,1 K€
- Remplacement réseau appel urgence	191,0 K€
- Remplacement mats éclairage	174,4 K€
- Remplacement signalisation verticale	148,0 K€
- Remplacement automates	117,5 K€
- Remplacement surpresseurs Orelle	46,2 K€
- Remplacement équipements électriques Sepam	24,9 K€
- Remplacement frontal RADT	22,3 K€
- Équipement PC CESAM	16,8 K€
Total	1 086,2 K€

TUNNEL DU FREJUS

- Équipements réseaux et automates	663,0 K€
- Équipements télévision	449,8 K€
- Équipements HT et chemins de câbles	323,0 K€
- Ventilation côté France	307,0 K€
- Équipements RAU	191,9 K€
- Remplacement conduite incendie	83,1 K€
- Éclairage section courante Fréjus	52,6 K€
- Remplacement boutons SOS	39,7 K€
- Équipements réseau force motrice	25,0 K€
- Équipements téléphone services	21,4 K€
- Hublots de jalonement	18,8 K€
- Panneaux de signalisation	17,8 K€
- Divers	8,5 K€
Total	2 201,6 K€

Le complément correspond à l'amortissement d'immobilisations nouvellement mises en service, telles que l'éclairage du tunnel.

— Autres provisions 1 036,1 K€

o Indemnités de fin de carrière et médailles du travail

Le montant de la dotation est de 271,8 K€.

Ces engagements sont évalués de manière actuarielle, sur la base d'un taux d'actualisation de 1,40%, selon la méthode dite des Unités de Crédit Projetées, en tenant compte des mesures d'allongement de la durée de vie active prévues dans la loi du 21 août 2003, l'âge de départ à la retraite étant ainsi porté respectivement à 62 ans pour les employés et 64 ans pour les cadres nés à partir du 1^{er} janvier 1950 contre respectivement 60 ans et 62 ans antérieurement.

o Autres engagements sociaux

Un contrat de type particulier a été mis en place pour les agents de sécurité affectés au tunnel du Fréjus. Il prévoit une possibilité de départ anticipé et de ce fait une capitalisation en compte épargne temps plus importante que pour les autres salariés. Un montant de 212,1 K€ a été provisionné au titre de l'exercice 2017.

Par ailleurs, un compte épargne temps concernant l'ensemble du personnel a été mis en place à compter de 2005. Les soldes de congés et de jours RTT ont été provisionnés pour un montant de 254,0 K€.

○ Créances douteuses :

Le solde net (charge) des dotations et reprises ressort à 298,2 K€. À noter une dotation de 285,3 K€ relative à une facture de location de fibres optiques à FIBREA, dont la SFTRF détient 15,40% du capital. Cette structure connaît actuellement de grosses difficultés.

(b) **Amortissements de caducité**

La dotation est de 36 675,0 K€ en 2017 et de 35 725,0 K€ en 2016.

Le complément correspond aux investissements réalisés sur l'exercice 2017.

(c) **Dotation complémentaire de la provision pour dépréciation des immobilisations**

Rappel :

Les immobilisations concédées ont été dépréciées en date du 1er janvier 2005, pour un montant de 606 000 K€.

À fin 2007, pour tenir compte d'une part d'éléments extérieurs à la société comme le décalage de la mise en service de l'AFA et du TELT, et d'autre part d'hypothèses nouvelles d'évolution des trafics, la provision a été recalculée et arrêtée à 317 000 K€.

À fin 2008 afin de tenir compte en particulier de la chute brutale du trafic PL constatée depuis novembre 2008 (-22% sur ce mois, et tendance confirmée sur les mois suivants), les hypothèses de base ont été revues à la baisse. La provision précédente a été recalculée et arrêtée à 455 000 K€.

À fin 2009, compte tenu des nombreuses incertitudes, en particulier sur le plan des prévisions de trafics, il a été décidé de ne doter aucune provision au titre de l'exercice, et d'attendre la clôture de 2010 pour effectuer à nouveau des simulations.

À fin 2010, l'actualisation des données prévisionnelles a conduit à constater une dotation complémentaire de 35 000 K€, ceci portant la provision totale à un montant de 490 000 K€.

À fin 2011, les données ont été actualisées, et une convention tripartite a été signée, prévoyant le versement d'une subvention annuelle de 17 500 K€. La prise en compte de ces éléments a conduit à une reprise de provision d'un montant de 240 000 K€.

À fin 2012, l'actualisation des données a conduit à porter la subvention annuelle à un montant de 18 000 K€ et à un maintien de la provision à 250 000 K€.

À fin 2013, l'actualisation des données a conduit à maintenir la subvention annuelle à un montant de 18 000 K€ et la provision à 250 000 K€.

À fin 2014, l'actualisation des données a conduit à porter la subvention annuelle à un montant de 20 000 K€ et à maintenir la provision à 250 000 K€.

À fin 2015, 2016 et 2017, l'actualisation des données a conduit à maintenir la subvention annuelle à un montant de 20 000 K€ et la provision à 250 000 K€.

Nouveau calcul :

Cette estimation a été réalisée à partir de 2 paramètres distincts :

Estimation de la provision d'exploitation : Les hypothèses retenues sont les suivantes :

- Pour ce qui concerne les trafics : Le trafic PL au tunnel du Fréjus 2017 a évolué de + 4,8% par rapport à 2016, pour s'établir à un total de 740 600 véhicules.

Même si le trafic 2017 s'est établi à 740 600 véhicules, le trafic PL 2018 retenu est de 735 000 PL, en conformité avec celui retenu pour l'adoption du budget.

Les prévisions de croissance retenues pour les années ultérieures sont de + 0,5% par an de 2019 à 2030.

- Pour ce qui est de la mise en service du Tunnel Euralpin Lyon Turin : La date retenue pour la mise en service est toujours estimée pour 2031. L'effet annuel est de 60 000 PL sur les exercices 2031 à 2033 et ce en l'absence de nouvelles prévisions faites par le promoteur du projet.
- S'agissant de la mise au gabarit de l'Autoroute Ferroviaire Alpine et du lancement d'une nouvelle consultation européenne : Il a été retenu un effet global de 65 000 PL qui est réparti de 2019 à 2027, à la suite de la mise au gabarit du tunnel du Mont-Cenis et au lancement d'une nouvelle consultation européenne. Ces hypothèses ont été revues par rapport à 2016, où le total retenu était de 50 000 PL, compte tenu des nouvelles ambitions affichées en matière de report modal. Ces prévisions d'accroissement annuelles sont les suivantes :

2019	10 000
2020	16 250
2021	16 250
2022	7 500
2023	7 500
2024	1 875
2025	1 875
2026	1 875
2027	1 875

Soit un total de 65 000 PL.

- Pour ce qui est de l'évolution de l'inflation : Les taux d'inflation annuels retenus correspondent aux prévisions communiquées par la Caisse des Dépôts (base : Bloomberg). Conformément au contrat d'entreprise, l'évolution du chiffre d'affaires de l'A43 n'a été réévaluée qu'à concurrence de 0,70 x Inflation à compter de 2025.
- Pour ce qui est relatif aux investissements : Outre la mise à jour des montants concernant les opérations en cours, une somme de 10 000 K€ en valeur 2018 a été inscrite sur chacun des exercices 2028 à 2030 afin de couvrir des dépenses de gros entretien du génie civil du tunnel.
- En ce qui concerne le taux d'actualisation : Compte tenu de la situation des marchés et de l'évolution du WACC, le taux retenu a été réévalué de 5,50% à 6,00%.
- Concernant les augmentations de tarifs : Afin de financer les travaux complémentaires de la galerie de sécurité, en particulier la mise en circulation, une augmentation de tarifs PL de 0,95% a été prévue sur les exercices 2018 à 2022.

Mise en place d'une procédure pérenne de recapitalisation : Compte tenu des problèmes récurrents de la société à maintenir un niveau de capitaux propres positifs, l'actionnaire majoritaire, l'APE, a décidé de mettre en place, sur l'exercice 2012, un dispositif assurant une recapitalisation pérenne de la société. L'État ayant transféré au Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA) ses titres dans les sociétés SFTRF et ATMB (décret n°2012-692 du 7 mai 2012), les dividendes perçus de la société ATMB pourront être reversés par le FDPITMA à la SFTRF, sous la forme d'une subvention annuelle et sur la durée restante de la concession. Une convention a été signée le 20 juin 2012 entre les deux sociétés et le FDPITMA.

Le montant de la subvention d'équilibre reste fixé à 20,0 M€ pour 2018.

Synthèse de ces éléments

Compte tenu de ces éléments, le conseil d'administration propose à l'assemblée générale de maintenir la provision à un montant de 250 000 K€.

(d) **Compensation avec le partenaire italien (SITAF)**

La compensation des charges d'exploitation avec la SITAF représente un produit global de 65,5 K€ en 2017.

Il est à noter d'une part, une régularisation de charges et produits relatifs à l'exercice 2016 de 843,5 K€, à la suite de divers ajustements, y compris la reprise de la provision complémentaire de 859,0 K€, destinée à anticiper la régularisation de l'IRAP relative à 2016.

Par nature, le détail est le suivant :

- Autres charges externes	68,6 K€
- Impôts	155,4 K€
- Charges exceptionnelles	(154,0 K€)
- Impôts provision complémentaire IRAP 2017	708,0 K€
- Régularisation exercice 2016	(843,5 K€)
Produit net pour SFTRF	(65,5 K€)

Par rapport à l'exercice 2016, l'écart de compensation est de - 1 051,6 K€. Cet écart provient pour l'essentiel de l'évolution des charges externes de SITAF et des impôts.

À noter un montant positif de 591,9 K€ figurant en produits exceptionnels et correspondant à une régularisation de charges concernant des exercices antérieurs.

(e) **Synthèse**

Le résultat d'exploitation est de 38,0 M€ en 2017 et de 37,0 M€ en 2016. Cette variation résulte pour l'essentiel :

- de la hausse du chiffre d'affaires péages,
- de l'augmentation des dotations,
- de l'écart de compensation SITAF.

(2) **Résultat financier**

Le résultat financier est de - 27,3 M€ en 2017; il était de - 27,2 M€ en 2016. L'évolution des différents postes est la suivante :

(a) **Intérêts des emprunts**

Le montant est de - 32 912,3 K€ en 2017. La charge a diminué de - 21,6 K€ par rapport à 2016.

Cet écart est justifié par les éléments suivants :

Événements intervenus sur 2016

- Emprunt CNA 25 000 K€ : Cet emprunt a été souscrit en date du 9 mai 2016. La charge est de 1 K€.
- Emprunt BEI 20 000 K€ : Le taux de cet emprunt a été révisé en date du 13 mai 2016. Le taux passe de 0,523% à 0,032%. L'économie est de 39 K€.

Événements intervenus sur 2017

- Emprunt BEI 5 000 K€ : Cet emprunt a été souscrit en date du 13 février 2017. La charge est de 7 K€.
- Emprunt BEI 20 000 K€ : Le taux de cet emprunt a été révisé en date du 26 juin 2017. Le taux passe de 0,479% à 0,557%. La charge est de 10 K€.

(b) Étalement de la soulte versée lors de la restructuration de la dette effectuée en 2005.

Le montant est de 2 315,5 K€ en 2017, soit un montant identique à l'exercice 2016.

L'amortissement de la partie étalable est effectué sur la durée du nouvel emprunt émis en 2005, soit 20 ans. Cet amortissement annuel est de 2 315,5 K€.

(c) Dépréciation des titres de participation et créances rattachées

La SFTRF est actionnaire de la SA AXXES à hauteur de 5,81%. Compte tenu des perspectives financières extrêmement difficiles en raison de l'abandon de l'Écotaxe, il a été décidé de déprécier les actifs immobilisés de cette société. La provision actuelle est maintenue.

La SFTRF est actionnaire de SOREA (0,50% pour un montant de 50,0 K€) et de FIBREA (15,40% pour un montant de 230,0 K€). Ce groupe connaît actuellement d'importantes difficultés sur plusieurs de ses filiales, en particulier FIBREA, qui a réalisé d'importants investissements, sans en avoir eu le retour escompté. Un plan de restructuration général a été engagé sur ce début d'année 2018.

Il a été décidé de provisionner les titres SOREA et FIBREA à 100,0%, soit une dotation de 280,0 K€.

(d) Autres charges et produits financiers

Le montant est de 8 259,1 K€ en 2017 contre 8 037,2 K€ sur l'exercice 2016.

Le détail est le suivant :

– **Opérations de swaps de taux** **630,7 K€**

Opération retournée :

Dans le cadre de la restructuration de dette de 2005 : il a été procédé en juillet 2005 au rachat total de l'emprunt de 60 M€ (taux 5,80% et échéance 20/12/2012). L'opération de swap, ayant pour sous-jacent cet emprunt, a été retournée et a été négociée 12 614,0 K€.

Compte tenu de l'étalement du produit de cette opération sur la durée du nouvel emprunt obligataire émis, le produit effectivement rattaché à l'exercice 2017 est de 630,7 K€.

– **Reprises de primes d'émission** **7 145,7 K€**

Le montant 2016 était également de 7 145,7 K€. Ce montant correspond à l'amortissement des primes d'émission perçues lors des dernières émissions obligataires sur des lignes existantes.

– **Produits financiers court terme** **431,4 K€**

Ce montant est constitué de produits financiers résultant des placements à court terme, qui sont de 2 natures :

- Comptes à terme 318,7 K€
- Comptes courants rémunérés 112,7 K€

L'en-cours moyen de trésorerie placée 2017 a été supérieur de 45,1 M€ à celui de 2016 (105,2 M€ sur 2017, pour 60,1 M€ sur 2016), et le taux de rémunération moyen a été légèrement inférieur (- 0,03% l'an en moyenne).

Le taux moyen de rémunération de 2017 a été en effet de 0,41%, pour un taux EONIA moyen de - 0,35% et un EURIBOR 3 mois moyen de - 0,33%.

L'évolution de ce poste est de + 173,7 K€ par rapport à 2016.

– **Dividendes** **50,6 K€**

Ceci correspond au versement de la SAEM SEMICROF.

– **Divers** **0,7 K€**

Il s'agit de charges et produits divers.

(e) Synthèse

Le résultat financier est stable en raison d'une part de l'amélioration des produits financiers, et d'autre part de l'impact négatif de la provision des titres de participation (SOREA et FIBREA). Compte tenu de la structure de l'endettement, les intérêts sur emprunts resteront relativement stables sur les exercices à venir.

(3) Résultat exceptionnel

Le montant est de 15,9 M€ en 2017 contre 15,8 M€ sur l'exercice 2016.

Le détail est le suivant :

– **Subvention d'équilibre** **19 930,5 K€**

Ce montant correspond à la subvention annuelle versée par le FDPITMA dans le cadre de la convention tripartite signée le 20 juin 2012. Ce montant est stable par rapport à 2014.

– **Provisions pour risques et charges** **(440,0 K€)**

Il s'agit de la provision maximale liée au contrôle fiscal dont l'objet concerne les impôts locaux. Un courrier de contestation a été transmis à l'administration.

– **Rappel CVAE** **(310,6 K€)**

Il s'agit des rappels 2015 et 2016 de la CVAE, celles-ci ayant été recalculées en intégrant la subvention d'équilibre.

– **Indemnités de licenciement et ruptures conventionnelles** **(91,8 K€)**

– **Plus et moins-values sur sorties d'immobilisations** **(183,0 K€)**

– **Amortissement des subventions d'équipement** **1 547,7 K€**

Ceci correspond à l'amortissement des subventions perçues. La durée de cet amortissement est identique à celui pratiqué pour les immobilisations qu'elles concernent. Le détail est le suivant :

- A43	537,1 K€
- Tunnel du Fréjus	8,6 K€
- Second tube	1 002,0 K€

– **Impôts sur les sociétés** **(4 955,1 K€)**

Ce montant correspond à l'impôt sur les résultats calculé au taux de 33,33 %, majoré des éventuelles contributions additionnelles. Cet impôt résulte des nouvelles dispositions applicables en matière d'imputation des déficits reportables, dont le montant est désormais plafonné.

La baisse de l'impôt sur les sociétés, hors crédit d'impôts, représente un montant de 119,7 K€, par rapport à 2016.

Il est à noter l'imputation d'un montant de 562,6 K€ au titre du CICE, et d'un montant de 72,0 K€ au titre du mécénat. Ces montants seront imputés sur le solde de l'impôt sur les sociétés.

– **Charges et produits exceptionnels divers** **412,7 K€**

Les éléments principaux sont les suivants :

- Pénalités suite à des retards de prestataires de SFTRF	17,0 K€
- Compensation SITAF 2017	(224,6 K€)
- Régularisation compensation SITAF	591,9 K€

Il s'agit du résultat de la compensation des immobilisations d'exploitation, pour l'exercice 2017.

Le solde est constitué de divers éléments d'ajustements.

4. Bilan

a) Actif (voir annexe 10)

(1) Actif immobilisé

Le montant total de l'actif net immobilisé est de 1 117 817,2 K€ en 2017 et représente 86,7% du total de l'actif. À fin 2016, ce même montant était de 1 128 818,0 K€.

(2) Actif circulant

(a) Stocks

Le montant total de ce poste s'élève à 1 137,3 K€ en 2017, pour un total de 1 533,9 K€ sur l'exercice 2016.

(b) Créances clients et autres

Le montant total de ce poste s'élève à 18 571,5 K€ en 2017, pour un total de 19 238,0 K€ sur l'exercice 2016.

Le délai de règlement clients s'échelonne entre 20 et 60 jours pour environ 80% du chiffre d'affaires, le solde correspondant à des recettes perçues au comptant.

Le total de 18 584,6 K€ se décompose comme suit :

– Créances clients **12 719,9 K€**

– État **3 065,4 K€**

Il s'agit pour l'essentiel de comptes de TVA et d'IVA récupérables, et l'impôt sur les sociétés.

– Créances sur cessions immobilisations **621,0 K€**

– Avances et acomptes **41,7 K€**

– Débiteurs divers **1 942,6 K€**

Ce compte est constitué de refacturations aux compagnies d'assurance et de divers produits à recevoir et d'encours TIS liés aux décalages de trésorerie.

– Primes d'émission d'emprunts **194,0 K€**

Ce montant reste à amortir sur la durée résiduelle des emprunts.

(c) Charges constatées d'avance

Le montant est de 18 752,4 K€ en 2017, pour un montant de 21 335,7 K€ en 2016.

Il est constitué pour l'essentiel de la soulte résultant de la restructuration de la dette (17 472,2 K€) et des frais d'émission des emprunts obligataires (1 180,2 K€).

Ces charges font l'objet d'un étalement sur la durée de cet emprunt obligataire.

Le solde est constitué de charges diverses d'exploitation.

(d) Disponibilités et valeurs mobilières de placement

Le montant des valeurs mobilières de placement, comptes rémunérés et comptes à vue ressort à 133 391,9 K€ en 2017, pour un montant de 101 020,7 K€ à la fin de l'exercice 2016.

La trésorerie de la société a augmenté de 32 371,2 K€ au cours de l'exercice 2017.

b) Passif (voir annexe 11)

(1) Capitaux propres

Les capitaux propres de la société sont positifs à hauteur de 96 760,7 K€ au 31 décembre 2017, contre un montant positif de 71 724,0 K€ à fin 2016. L'évolution s'explique comme suit :

Montant au 1 ^{er} janvier 2017	71 724,0 K€
Résultat de l'exercice	26 584,4 K€
Mouvements sur subventions d'investissement	<u>(1 547,7 K€)</u>
Montant au 31 décembre 2017	96 760,7 K€

(2) Provisions pour risques et charges

Le total apparaît à 7 437,1 K€ en 2017. Dans le détail :

– <u>Indemnités de fin de carrière et médailles du travail</u>	3 465,1 K€
– <u>Autres engagements sociaux</u>	3 532,0 K€
– <u>Autres provisions pour risques</u>	440,0 K€

Il s'agit d'une provision pour risques liée à un contrôle fiscal portant sur les impôts locaux du tunnel (taxe foncière, CFE et CVAE).

Un compte épargne temps de type particulier a été mis en place concernant les salariés affectés à la sécurité du tunnel du Fréjus. Il prévoit notamment une possibilité de départ anticipé et, de ce fait, une capitalisation plus importante que pour les autres salariés. Un montant de 212 K€ a été provisionné au titre de l'exercice 2017.

De même, la mise en place d'un compte épargne temps concernant l'ensemble du personnel a conduit à provisionner les soldes de congés et de jours RTT, pour un montant de 254 K€ pour l'exercice 2017.

(3) Dettes

(a) Emprunts obligataires

Le montant de 983 941,6 K€ en 2017 représente les dettes obligataires souscrites auprès de la CNA (dont un montant de 15 677,7 K€ correspondant aux intérêts à payer), pour le financement de l'autoroute et du second tube. Ces emprunts sont remboursables in fine.

(b) Emprunts et dettes auprès d'établissements de crédit

Il s'agit des emprunts contractés auprès de la BEI (dont un montant de 52,2 K€ correspondant aux intérêts à payer), pour le financement de l'autoroute et du second tube. Ils représentent 111 996,6 K€ en 2017 et sont remboursables in fine pour un montant nominal de 45 000,0 K€, le solde de 66 944,4 K€ étant amortissable sur une durée de 12 ans.

Il est à noter la souscription du nouvel emprunt suivant :

– BEI	5 000,0 K€	février 2017	0,17 % (taux fixé pour 4 ans)	échéance 2028
-------	------------	--------------	-------------------------------	---------------

Cet emprunt est en formule amortissable

(c) Emprunts et dettes financières diverses

Ce poste de 448,0 K€ en 2017 concerne des dépôts et cautionnements reçus.

(d) Fournisseurs

Ils représentent un montant de 5 471,3 K€ en 2017. Ils s'élevaient à 5 884,9 K€ à la clôture de l'exercice 2016.

Les délais de règlement appliqués aux fournisseurs s'échelonnent entre 30 jours et 45 jours.

(e) Dettes fiscales et sociales

Le montant total représente 10 268,8 K€ en 2017. Le montant constaté à la clôture de l'exercice précédent était de 10 990,4 K€. Dans le détail :

- Personnel et organismes sociaux 2 672,6 K€
- TVA 5 407,2 K€
Ce poste comporte pour l'essentiel la TVA collectée, pour un montant de 3 548,3 K€, et la TVA à payer à fin décembre, pour 1 612,6 K€.
- Autres impôts et taxes 2 189,0 K€
Ce poste intègre un montant de 708,0 K€ au titre de l'IRAP, et un montant de 680,0 K€ concernant la redevance domaniale.

(f) Dettes sur immobilisations

Le montant s'élève à 9 813,7 K€ en 2017, pour 10 350,5 K€ en 2016.

Ce montant est lié aux gros chantiers en cours.

(g) Compte courant SITAF

Le montant est de 2 491,3 K€. Il s'agit du solde de la compensation de l'exercice.

(h) Autres dettes

Le montant est de 317,5 K€. Il s'agit de créiteurs divers.

(i) Produits constatés d'avance

Le montant est de 60 736,7 K€ au 31 décembre 2017, pour 69 189,9 K€ au 31 décembre 2016.

Il est composé pour l'essentiel :

- de primes d'émission d'obligations qui sont amorties annuellement (solde de 53 902,5 K€) ;
- d'une avance sur la location de fibres optiques, également amortie annuellement (solde de 737,1 K€) ;
- de l'étalement du produit de retournement d'une opération de swap : cession du dernier swap CNA (dans le cadre de l'opération de restructuration de la dette) en juillet 2005 pour un montant de 12 614,0 K€. Le montant restant à étaler est de 4 753,6 K€.

Le solde est constitué de produits divers d'exploitation.

En conclusion, la bonne maîtrise des charges durant l'année, le bon déroulement des chantiers d'investissement, de maintenance et d'exploitation des ouvrages, la baisse des charges financières, l'absence d'incident grave, conjugués à une hausse du chiffre d'affaires liée à l'augmentation des péages et des trafics ont permis d'obtenir un exercice 2017 dont le résultat est très proche de celui de 2016, les éléments les plus significatifs étant les suivants :

- le chiffre d'affaires progresse de 3,4 M€ et l'excédent brut d'exploitation de 2,5 M€ ;
- le résultat financier reste stable ;
- les dotations progressent de 2,9 M€.

A. Affectation du résultat

Compte tenu de ce qui précède, l'activité de la société au cours de l'exercice écoulé a conduit à réaliser un bénéfice de 26,58 millions d'euros que nous vous proposons d'affecter au compte de report à nouveau dont le solde passerait ainsi de (1,39) millions d'euros à 25,19 millions d'euros.

Nous vous rappelons qu'il n'a été distribué aucun dividende au cours des trois derniers exercices.

B. Évènements post clôture

Néant.

VIII. ACTIVITE PARTICULIERE EN MATIERE DE RECHERCHE ET DE DEVELOPPEMENT

La société n'a engagé aucune dépense en matière de recherche et développement au cours de l'exercice 2017.

IX. FILIALES ET PARTICIPATIONS

A. SAS Autoroutes Trafic

La SFTRF est entrée le 30 juin 2004 dans la SAS Autoroutes-Trafic : elle a rejoint ainsi les autres sociétés d'autoroutes. La SFTRF possède actuellement 0,86% du capital de cette société à hauteur de 3 000 euros. L'activité de la *SNC Autoroutes Trafic* consiste à traiter et intégrer, dans une base de données à partir de laquelle peuvent être produits différents services, les données de trafic collectées auprès de différentes sources, notamment les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

La *SAS Autoroutes Trafic* commercialise des données de trafic concernant un réseau d'autoroutes de plus de 7 500 kilomètres en France et en Europe. Elle propose une offre commerciale homogène sous forme d'information trafic de qualité adaptée à tous les médias modernes : télévision (service 'clés en main' directement utilisable à l'antenne par FRANCE 2), internet (webtr@fic), wap, l-mode, etc...)

Le représentant permanent de la SFTRF dans cette SNC est M. Didier SIMONNET, Directeur général de la SFTRF.

B. SEMICROF

La SFTRF, dans un premier temps, a conservé sa participation de 36% du capital dans la SEMICROF (Société d'Économie Mixte du Centre Routier du Freney Mont Cenis Fréjus). Il est rappelé que la SEMICROF est une société d'économie mixte qui a pour objet l'exploitation de l'autoport du Fréjus. La valeur brute comptable des titres détenus s'élève à 153,7 K€. Aucun prêt ou avance ou aval n'a été donné par la SFTRF en 2016.

La SFTRF a souhaité porter sa participation au-delà de 50%. Le conseil d'administration du 1^{er} octobre 2015 a autorisé l'achat de la participation détenue par la Banque de Savoie. L'achat des 500 titres a été effectué pour un montant de 102,6 K€. La participation de la SFTRF a été portée de 36,00% à 44,93%.

Le conseil d'administration du 17 décembre 2015 a autorisé le rachat de titres complémentaires permettant de dépasser le seuil de 50%. Sur 2016, 302 titres ont été rachetés à plusieurs petits porteurs pour un montant de 61,9 K€.

À fin décembre 2017, la valeur brute comptable des titres détenus s'élève à 318,2 K€, pour une participation au capital de 50,32%.

Les capitaux propres de cette société au 31 décembre 2017 sont les suivants (en milliers d'euros) :

Capital	448
Réserves	1 172
Résultat de l'exercice 2017	73
Subventions d'investissement	92
Total	<u>1 785</u>

La présidence et la direction de la société sont assurées, depuis le 19 juin 2014, par M. Didier SIMONNET, Directeur général de la SFTRF.

Un dividende d'un montant de 50,6 K€ a été perçu sur l'exercice 2017.

C. GEIE-GEF

Le groupement d'intérêt économique européen "GEF", Groupement d'exploitation du Fréjus, a été constitué le 1^{er} mai 2007 par les deux sociétés concessionnaires de la construction et de l'exploitation du tunnel routier du Fréjus.

Les résultats de cette structure sont neutres, le principe étant la refacturation mensuelle systématique de l'ensemble des charges aux deux sociétés SITAF et SFTRF, celles-ci étant pour leur part chargées de la mise à disposition de personnels au GEIE GEF.

Dans le cas où un résultat apparaîtrait, il affecterait à parts égales les résultats de la SITAF et de la SFTRF, par une prise en charge comptabilisée en compte courant.

D. AXXES

La SAS AXXES a été créée le 31 mai 2005. Le capital social initial est de 5 000 000 €. Par une assemblée générale mixte du 15 décembre 2006, il a été décidé d'une augmentation de capital en numéraire d'un montant de 2 500 000 €. Le capital a donc été porté à un montant de 7 500 000 €.

Au cours de l'exercice 2015, l'assemblée générale du 07 juillet a décidé d'une augmentation de capital d'un montant de 9 000 000 €, par prélèvement sur les comptes courants d'associés. L'opération a été réalisée à hauteur de 7 433 000 € et la SFTRF a souscrit à cette augmentation de capital à hauteur de 432 000 €. À la suite de cette opération, il a été procédé à l'annulation des 75 000 actions initiales par imputation sur le compte report à nouveau.

Au cours de l'exercice 2016, l'assemblée générale du 18 mai a décidé d'une nouvelle augmentation de capital d'un montant de 8 533 000 €, par prélèvement sur les comptes courants. A la suite de cette opération, il a été procédé à l'annulation des 74 330 actions existantes par imputation sur le compte report à nouveau.

Au cours de l'exercice 2017, l'assemblée générale du 30 janvier a décidé d'une nouvelle augmentation de capital d'un montant de 25 000 000 € en numéraire. À la suite de cette opération, le capital social a été porté d'un montant de 8 533 000 € à 33 533 000 €.

La participation de SFTRF est maintenue à 5.8%.

Le nouveau capital est réparti comme suit (nominal de 0,01 €) :

ASF	1 205 888 727 actions	36,0%
ESCOTA	235 493 421 actions	7,0%
APRR	925 732 759 actions	27,6%
AREA	215 192 264 actions	6,4%
SFTRF	194 891 107 actions	5,8%
ATMB	73 084 165 actions	2,2%
CREDIT MUTUEL	503 017 557 actions	15,0%
TOTAL	3 353 300 000 actions	100,0%

La société a pour objet de :

- commercialiser et diffuser des abonnements et produits poids lourds,
- gérer les moyens de paiement et les flux financiers pour le compte des sociétés actionnaires.

L'exercice social correspond à l'année civile. L'exercice 2017 est le douzième exercice clôturé et le compte de résultat fait apparaître un bénéfice de 2 248 K€.

Les capitaux propres de cette société au 31 décembre 2017 sont les suivants (en milliers d'euros) :

Capital	33 533
Report à nouveau	(3 436)
Résultat de l'exercice 2017	2 248
Total	<u>32 345</u>

Compte tenu de l'évolution des résultats, et de l'augmentation de capital de 2017, il a été décidé de maintenir la provision de 1 288 K€.

E. SOREA

La société SOREA (SOciété des REgies de l'Arc) est une SAEM créée par des communes de Maurienne et dont les objets sont la distribution d'électricité, la conception et l'exploitation de réseaux câblés et de fibres optiques.

Cette structure présente de nombreux intérêts pour la SFTRF (location de réseaux de fibres optiques, conditions particulières sur l'achat d'électricité, perspectives de distribution de dividendes,...).

Cette participation a été souscrite en 2008 pour un montant de 50 000 €, ce qui correspondait à 0,625% du capital.

Compte tenu de la situation financière globale du groupe SOREA, il a été décidé de provisionner à 100% les titres de cette société.

F. FIBREA

La société FIBREA (Construction et exploitation de réseaux de fibres optiques noires) est une filiale de SOREA.

La SFTRF a concédé la location de 3 paires de fibres optique, pour une durée de 20 ans.

Une partie du règlement de cette location (230 K€) a été effectuée en actions de la société FIBREA.

Compte tenu de la situation financière globale du groupe SOREA, il a été décidé de provisionner à 100% les titres de cette société.

G. ASSOCIATION MOMENTANEE LOMBARDI - SFTRF

La SFTRF s'est associée à Lombardi pour gagner l'appel d'offres de Bruxelles Mobilité (l'administration belge en charge des équipements, des infrastructures et des déplacements) relatif à l'exploitation du centre de gestion de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale : Mobiris. Il s'agit en particulier de la mise à disposition du personnel et de ses compétences pour l'exploitation opérationnelle du centre de gestion du trafic de 26 tunnels (dont 7 de plus de 500m) de 320 km de réseau routier urbain et de 11 km de réseau autoroutier de la région de Bruxelles-Capitale. L'activité principale du personnel est la surveillance du trafic, l'information sur les conditions de circulation (vers le grand public, les services de secours et les services de police), le contrôle des installations techniques et l'appel à la maintenance pour les tunnels et des principaux carrefours. À ce jour, l'équipe du personnel en poste à Bruxelles est composée d'une chef de projet et son adjoint, d'une responsable RH, de 3 superviseurs, 13 opérateurs technique ou trafic (équivalents de nos régulateurs et opérateurs) et 2 rédactrices soit 19,5 personnes équivalents temps plein. Cette association doit se poursuivre en 2018, puisqu'elle a remporté le nouvel appel d'offres pour la période 2018 à 2020.

X. REPARTITION DU CAPITAL SOCIAL

Conformément aux dispositions de l'article L.233-13 du Code de commerce, il est indiqué que l'Agence des Participations de l'État (APE) possédait, suite à la recapitalisation intervenue en 2008, 99,94% du capital dont le montant s'élevait à 5,9386 M€. Les titres étaient auparavant détenus initialement par ADF et cette dernière a été dissoute au 31 décembre 2008. Les titres détenus par l'APE ont été transférés au FDPITMA (Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin) au cours de 2012.

Aucun autre actionnaire ne possède plus du vingtième de celui-ci. La répartition globale est :

- | | |
|--|--------|
| - FDPITMA (État) : | 99,94% |
| - Collectivités locales : | 0,05% |
| - Chambres de Commerce et d'Industrie et groupements d'intérêts privés : | 0,01% |

Par ailleurs, il est précisé, en application des dispositions de l'article L.225-102 du Code de commerce que les salariés de la société ne détiennent, au dernier jour de l'exercice clos, aucune participation dans le capital social.

Nous vous informons qu'aucune option de souscription et/ou d'achat d'actions de la Société visées par les articles L. 225-177 à L. 225-186 du code de commerce n'a été attribuée aux salariés.

XI. CONVENTIONS VISEES AUX ARTICLES L 225-38 ET SUIVANTS DU CODE DE COMMERCE

a. Convention conclue en 2017

Au cours de l'exercice écoulé, une convention donnant lieu à application de l'article L225-38 du code de commerce a été conclue.

Une convention a été signée avec le SDIS avec date d'effet au 1er janvier 2018, et pour une durée de 2 ans. Cette convention est relative aux interventions dans le tunnel du Fréjus.

2 parties composent cette convention :

- la première partie relative aux dépenses de fonctionnement :
 - ✓ Interventions forfaitaires pour un montant de 72 000 € ht annuels
 - ✓ Exercices annuels pour un montant de 14 400 € ht
- la seconde partie relative aux dépenses d'investissements :
 - ✓ Versement d'un montant annuel ht de 120 000 € au titre de l'aide à l'investissement dans le secteur de la Maurienne.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention pour la société :

Dans le cadre des mesures de sécurité imposées à notre ouvrage, il est nécessaire de pouvoir bénéficier de l'appui du SDIS en cas de sinistre, et de disposer en son sein d'un matériel performant et disponible dans le secteur de la Maurienne et susceptible d'intervenir pour défendre le tunnel.

b. Conventions antérieures

SDIS de Savoie : la SFTRF a dénoncé, en octobre 2008, la convention avec le SDIS relative au renforcement en personnel lors des interventions liées aux PSB du tunnel du Fréjus.

1 convention a été signée avec le SDIS avec date d'effet au 1er janvier 2009, renouvelable par tacite reconduction, et pour une durée maximale de 5 ans. Cette convention est relative aux interventions sur l'autoroute A 43 (signée le 27 juillet 2009). Le montant comptabilisé est de 25 114,79 €.

2 conventions ont été signées avec le SDIS avec date d'effet au 1^{er} janvier 2015, pour une durée de 3 ans :

- la première relative aux interventions en cas de PSB au tunnel et à l'exercice annuel (signée le 16 décembre 2014). Le montant comptabilisé est de 85 562,19 €.
- la seconde concernant la participation aux investissements du SDIS réalisés dans le bassin d'intervention de la Maurienne (signée le 16 décembre 2014). Le montant comptabilisé est de 120 000,00 €.

Convention tripartite entre le FDPITMA (Fonds pour le Développement d'une Politique Intermodale dans le Massif Alpin), ATMB et la SFTRF : cette convention a été signée le 20 juin 2012, et prévoit le versement à SFTRF, par le FDPITMA, d'une subvention annuelle égale à la totalité des dividendes (déduction faite des charges afférentes) versés par ATMB.

Cette convention a été approuvée par le conseil d'administration du 22 mars 2012.

Un avenant a été signé le 4 décembre 2012, prévoyant que la SFTRF supporte les charges liées au versement de cette subvention.

Le montant perçu par la SFTRF a été de 19 930 545,13 € sur l'exercice 2017.

Convention de sous-location de bureaux : une convention a été passée entre ATMB et la SFTRF et prévoit la mise à disposition de bureaux sis 100-102 av de Suffren à 75015 PARIS. La surface est de 73,20 m2 et la durée est consentie jusqu'au 31 mai 2017. Cette convention a été signée le 14 décembre 2012.

Le loyer HT annuel est de 560 € / m2 et les charges représentent 22% du total acquitté par le bailleur. De plus, les autres charges et impôts non individualisables seront dus à concurrence de 11% du total des charges relatives aux surfaces louées par ATMB, ce dernier occupant 2 niveaux.

Cette convention a été autorisée par le conseil d'administration du 13 décembre 2012.

Au titre de 2017, un montant de 29 059,42 € a été facturé.

Convention RTE-SFTRF relative aux conditions d'occupation et d'exploitation d'ouvrages de transport d'énergie électrique dans le domaine autoroutier.

Personne concernée :

Madame Valérie Champagne, membre du Directoire de Réseau de Transport d'Électricité (RTE).

Nature et objet :

La liaison électrique haute tension à courant continu entre la France et l'Italie emprunte le réseau autoroutier concédé et le domaine privé de la SFTRF. Elle emprunte également le tunnel routier du Fréjus.

La liaison souterraine électrique est constituée d'une ligne souterraine à 320 kV, d'une longueur d'environ 60 kilomètres, constituée de 4 câbles de section 2 500 mm² en aluminium implantés à l'intérieur de fourreaux et de 2 câbles de 96 fibres optiques implantés à l'intérieur de fourreaux distincts ainsi que de chambres de jonction installées tous les 600 m à 2 300 m environ.

Le Conseil d'Administration en date du 29 septembre 2016 a autorisé une convention concernant les conditions d'occupation et d'exploitation d'ouvrages de transports d'énergie électrique dans le domaine public autoroutier.

Modalités :

La convention est conclue pour la durée de l'exploitation de la liaison souterraine électrique ou de tout autre ouvrage susceptible de lui être substitué sur l'emprise de la ligne existante ou le cas échéant, avec une emprise moindre.

RTE a la jouissance et la propriété des installations et de la liaison souterraine électrique et des fibres optiques décrites à l'article 2.2 de la convention. RTE en assumera l'entière responsabilité et en assurera l'entretien lui-même ou par le biais de ses entreprises prestataires, en accord avec SFTRF et conformément aux dispositions prévues à l'article 5 de la convention. Il devra néanmoins obtenir l'accord préalable de SFTRF pour tous les travaux ou interventions à réaliser à l'intérieur des emprises de la concession autoroutière dans les conditions décrites aux articles 5 et 6 de la convention.

Les frais d'entretien et de maintien en conditions opérationnelles des ouvrages décrits à l'article 2 de la convention seront à la charge exclusive de RTE. Il en est de même pour les frais de dossier et/ou administratifs liés à ces coûts d'entretien et de maintenance. Chaque partie prendra à sa charge le coût d'entretien de ses infrastructures.

La SFTRF devra, lorsqu'elle envisage des travaux nécessitant la modification ou le déplacement de parties de la liaison souterraine électrique, faire connaître à RTE par la nature et la consistance des travaux qu'elle envisage d'entreprendre. RTE prendra à sa charge les coûts d'étude, de travaux et de mise en conformité avec les nouvelles installations de SFTRF dans le cadre des règles de droit commun relatives à l'occupation du domaine public. Ces coûts pourront comprendre les frais de balisage et de contrôle nécessaire. Le montant HT de toutes ces charges sera majoré du coefficient de conduite d'opération et de frais généraux de 15%.

La présence de la liaison électrique souterraine entraînant des surcoûts à l'occasion des travaux de maintenance et d'entretien effectués dans l'intérêt du domaine public autoroutier concédé, RTE les prend à sa charge conformément aux règles de droit commun applicables en matière d'occupation du domaine public.

Pour l'application de cette convention, les parties conviennent que RTE versera à SFTRF la somme globale annuelle et forfaitaire de 46 680 € (quarante-six mille six cent quatre-vingts euros) pour

couvrir l'ensemble des surcoûts induits par la présence de la ligne électrique souterraine implantée dans le domaine public concédé à SFTRF pour la réalisation des travaux de maintenance et de réparation.

A ce montant s'ajoute une somme correspondant au tunnel d'Orelle (occupation du volume utile, dégradation de la surcharge résiduelle de la dalle) de 1,70 Euros/mètre soit 6 290 Euros (six mille deux cent quatre-vingt-dix euros) annuels pour les 3 700 mètres du tunnel.

La somme globale annuelle et forfaitaire s'élève à 52 970 € HT (cinquante-deux mille neuf cent soixante-dix euros hors taxes).

L'ensemble des montants mentionnés ci-dessus sont réputés en valeur au 1er janvier 2014, ils seront actualisés au 1er janvier de chaque année selon l'indice TP01.

Les différentes sommes définies ci-dessus seront calculées pour la première année au prorata temporis à partir de la date d'effet de l'article 13 de la convention. Il est néanmoins prévu que la somme forfaitaire prévue pour le tunnel d'Orelle à l'article 11.3 de la convention sera versée à partir de l'année correspondant à la fin de réalisation des travaux RTE dans ledit tunnel, et ce également au prorata temporis.

La convention prend effet à compter de la fin d'exécution des travaux de réalisation de la liaison souterraine électrique dans le domaine public autoroutier, soit novembre 2018 selon l'échéancier prévisionnel.

Elle a été approuvée par le conseil d'administration le 29 septembre 2016.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention pour la société :

Dans le cadre d'une concession d'État expirant le 31 décembre 2050, la SFTRF a pour mission d'aménager et d'exploiter l'autoroute A43 Maurienne, depuis Aiton jusqu'au tunnel du Fréjus.

RTE souhaite, pour les besoins d'exploitation de son réseau de transport d'électricité et de l'interconnexion avec l'Italie, occuper le domaine public autoroutier concédé de l'A43 existante.

Conformément à l'article R122-5-4 du code de la voirie routière, RTE et SFTRF ont souhaité conclure une convention d'occupation et d'exploitation de leurs ouvrages dans le domaine public concédé à SFTRF, hors tunnel du Fréjus.

En outre, conformément aux dispositions de l'article L. 225-39 dudit Code, la liste et l'objet des conventions courantes conclues à des conditions normales au cours du dernier exercice social a été communiqué aux membres du conseil d'administration ainsi qu'aux commissaires aux comptes, à l'exception de celles qui, en raison de leur objet ou de leurs implications financières, ne sont significatives pour aucune des parties. Cette liste figure en annexe 13.

XII. TABLEAU DES RESULTATS DES CINQ DERNIERS EXERCICES

Au présent rapport est joint, suivant les dispositions de l'article 148 du décret n° 67-236 du 23 mars 1967, le tableau faisant apparaître les résultats de la société au cours des cinq derniers exercices sociaux (annexe 12).

XIII. REMUNERATION DES MANDATAIRES SOCIAUX

Les montants des rémunérations brutes totales et des avantages de toute nature versés durant l'exercice à chaque mandataire social sont pour 2017 :

- M. Thierry REPENTIN : 40 363 € de rémunérations
(Présent à mi-temps à compter du 18 mai 2017)
- M. Didier SIMONNET : 154 065 € de rémunérations

XIV. PERSPECTIVES POUR 2018

Les principales perspectives pour 2018 sont les suivantes :

a. Second tube

Côté français, les travaux de génie-civil devraient être quasiment achevés à la fin de l'année 2018, ce qui permettra de livrer le chantier à RTE pour le tirage et la jonction de leurs câbles. Les travaux de 2018 consistent ainsi à terminer la partie réseaux / radier ainsi que le revêtement définitif de la partie creusée à l'explosif (PM 0-650). Les travaux sur la plateforme française devraient commencer à partir de mi-2018.

Côté italien, les travaux consisteront à poursuivre et finaliser en grande partie les ouvrages annexes (stations techniques, by-pass et usine souterraine de ventilation). Les premiers travaux sur le radier pourraient être commencés. Les travaux sur la plateforme italienne, avec notamment la construction d'une nouvelle usine D devraient commencer à partir en 2018.

Pour ce qui concerne les équipements du second tube, tous les marchés principaux (M1 à M4) devraient être attribués au cours du premier semestre 2018 et les phases d'études d'exécution suivront jusqu'à la fin de l'année.

b. Tunnel du Fréjus

Les travaux de rénovation de l'éclairage, qui utilisent la technologie LED, se sont terminés en 2017 pour ce qui concerne les luminaires et la signalisation lumineuse en tunnel, et la partie régulation de l'éclairage et les réceptions seront terminées en 2018.

Les travaux de remplacement de la conduite incendie vont se dérouler sur trois années civiles (de 2017 à 2019). Sur 2017, environ 4 000 m de tubes métalliques ont été remplacés par la nouvelle conduite en PEHD.

Les deux marchés de rénovation des ventilateurs (ventilateurs et accélérateurs d'une part et énergie contrôle commande d'autre part), notifiés en 2016 ont été consacrés en 2017 à la réalisation des études d'exécution et à leurs approbations. Dès 2018, le remplacement des ventilateurs d'air frais de l'usine A débutera.

c. Autoroute de la Maurienne

Pour ce qui concerne le changement de système de Supervision (CESAM 2), l'installation du nouveau système devrait intervenir à l'été 2018 et la mise en service est prévue pour l'automne 2018.

En raison d'un retard dans la livraison des joints définitifs par l'entreprise, les travaux de réparation du viaduc de Fourneaux se poursuivront par une phase non prévue initialement au printemps 2018. Les travaux seront alors totalement terminés.

Lors de la première année de travaux du viaduc du Charmaix en 2016, des difficultés techniques sont apparues sur le chantier. Elles ont conduit à redéfinir un planning pour la réalisation des travaux. La totalité de l'opération passe d'une durée de 5 ans à 6 ans. Plus précisément, la construction du nouveau viaduc doit s'achever fin 2020 et la déconstruction de l'ouvrage actuel doit intervenir en 2021. En 2018, les travaux consistent à terminer les terrassements en rive gauche ainsi que les appuis afin de pouvoir commencer le lançage de la charpente.

XV. INFORMATIONS RELATIVES AUX DELEGATIONS DE POUVOIRS ET DE COMPETENCE DONNEES PAR L'ASSEMBLEE GENERALE AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

En application des dispositions de l'article L. 225-100 du Code de commerce, nous vous informons qu'aucune délégation de compétence ou de pouvoirs n'a été accordée par l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Société au cours de l'exercice dans le domaine des augmentations de capital par application des articles L. 225-129-1 et 2 du Code de commerce.

ANNEXES

Annexe 1 : Composition du conseil d'administration au 31 décembre 2017.....	p. 56
Annexe 2 : Autres mandats des mandataires sociaux	p. 58
Annexe 3 : Organigramme de la société au 31 décembre 2017.....	p. 61
Annexe 4 : Trafics sur l'autoroute en 2017 avec évolution par rapport à 2016.....	p. 62
Annexe 5 : Trafics dans le tunnel du Fréjus en 2016 avec évolution par rapport à 2016	p. 63
Annexe 6 : Statistiques des pannes et accidents sur l'autoroute en 2017.....	p. 64
Annexe 7 : Statistiques des accidents, incendies et secours dans le tunnel en 2017 avec évolution par rapport à 2016.....	p. 66
Annexe 8 : Bilan des recettes de péages (autoroute et tunnel) et moyens de paiement.....	p. 68
Annexe 9 : Investissements en 2017.....	p. 70
Annexe 10 : Bilan actif.....	p. 71
Annexe 11 : Bilan passif	p. 72
Annexe 12 : Résultats de la société au cours des cinq derniers exercices sociaux.....	p. 73
Annexe 13 : Liste des conventions courantes.....	p. 74

ANNEXE 1

COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

AU 31 DECEMBRE 2017

Département de la Savoie représenté par	M. Michel BOUVARD	Administrateur
Département du Rhône représenté par	Mme Christiane AGARRAT	Administrateur
Département de l'Isère représenté par	M. Bernard PERAZIO	Administrateur
Ville de Chambéry représentée par	M. Michel DANTIN	Administrateur
Ville de Modane représentée par	M. Jean-Claude RAFFIN	Administrateur
Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de la Savoie représentée par	M. Georges LOUIS	Administrateur
Chambre de Commerce et d'Industrie de Grenoble représentée par	M. Jean VAYLET	Administrateur
Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon représentée par	M. Thierry RAEVEL	Administrateur
Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin représenté par	Mme Valérie CHAMPAGNE	Administrateur
Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin représenté par	M. Gérard SAUZET	Administrateur
État	M. François CHAMPARNAUD	Administrateur
État	<i>En attente de nomination</i>	Administrateur
État	Mme Christine DEFFAYET	Administrateur
État	Mme Véronique MAYOUSSE	Administrateur
État	Mme Sandrine CROUZET	Administrateur
État	M. Frédéric SAUTRON	Administrateur
Président	M. Thierry REPENTIN	Administrateur
Vice-Président	M. Pierre RIMATTEI	Administrateur

ASSISTENT EN OUTRE AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Commissaire du Gouvernement	Mme Christine BOUCHET	Directeur des Infrastructures de Transport
Commissaire du Gouvernement adjoint	M. Hervé SCHMITT	Sous-directeur de la gestion et du contrôle au réseau autoroutier concédé
Préfecture de Savoie	M. Denis LABBE	Préfet de Savoie
Contrôleur général économique et financier	M. Hubert MONZAT	
Chambre de Commerce et d'Industrie de la Haute-Savoie représentée par	M. Guy METRAL	Censeur
Chambre de Commerce et d'Industrie Nord-Isère représentée par	M. Jean-Paul COLEON	Censeur
Ville de Bourgoin-Jallieu représentée par	M. Jean-Pierre GIRARD	Censeur
Ville de Lyon représentée par	M. Hubert JULIEN-LAFERRIERE	Censeur
Directeur général	M. Didier SIMONNET	
Commissaire aux comptes	Pyramide Conseils	
Représentant du personnel	Mme Armelle MASCIA	
Représentant du personnel	M. Jean-Pascal CAPUTO	

ANNEXE 2

AUTRES MANDATS DES MANDATAIRES SOCIAUX

Liste 2017, une actualisation ayant été demandée le 15 décembre 2017

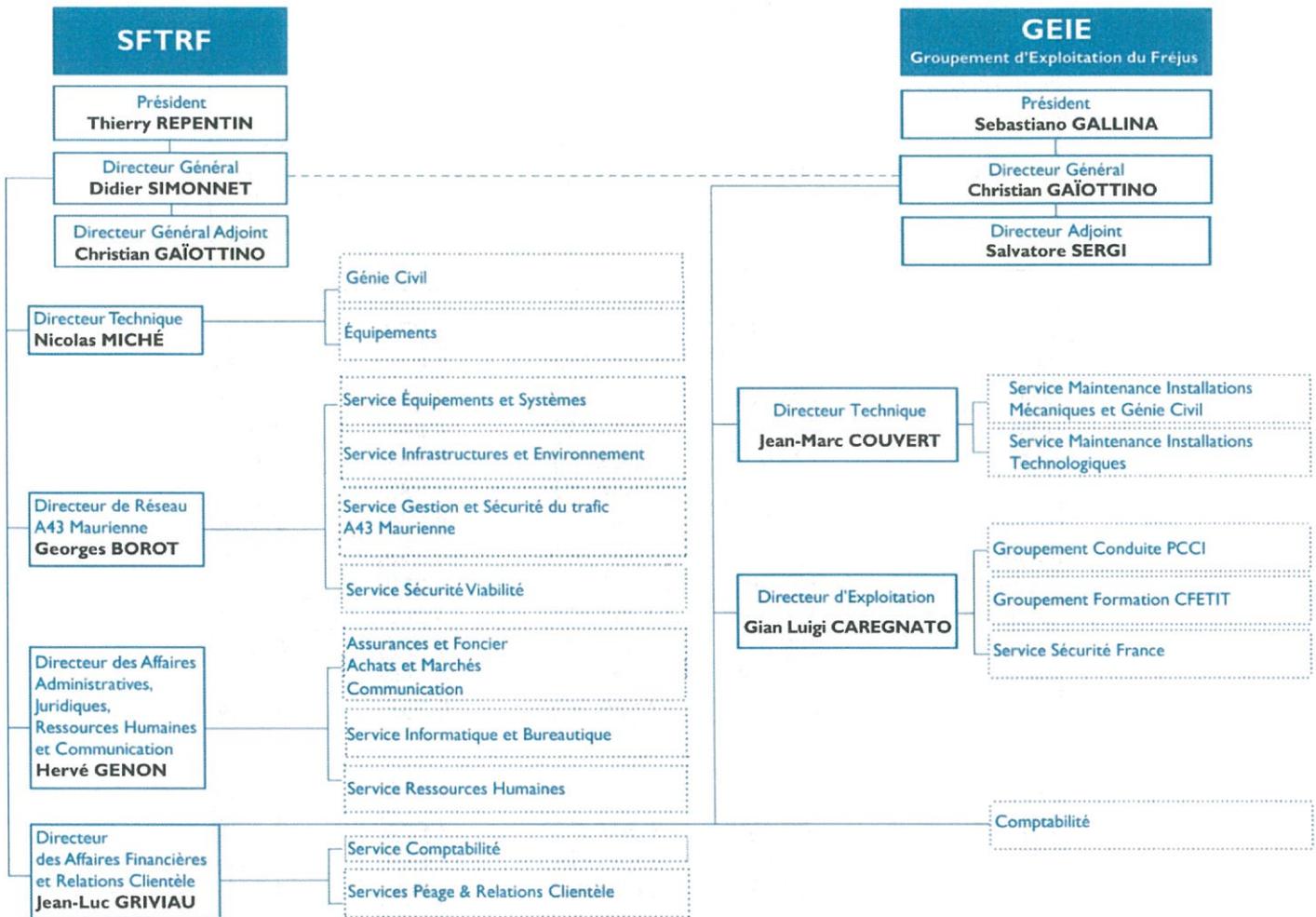
Nom de l'administrateur	Mandat social	Autre fonction	Société concernée
Mme AGARRAT (CD du Rhône)	Néant	Néant	Néant
M. BOUVARD (CD de la Savoie)	PDG		SSP (Savoie Stations Participations)
	Membre du conseil de surveillance		Société des 3 Vallées
	Administrateur		SEVAL
	Représentant du département		Société d'aménagement de la Savoie SAS
	Administrateur au titre de SSP		Société d'aménagement de Saint-Sorlin SAMSO
	Administrateur au titre de SSP		Sté d'exploitation des téléphériques Tarentaise-Maurienne
	Membre du conseil d'administration		Savoie Mont Blanc Tourisme
	Vice-Président		SMTV Syndicat mixte Thabor Vanoise
	Président		SMIL Syndicat Mixte des Islettes
	Gérant		Groupement Forestier Familial REMACLOS
Mme CHAMPAGNE (FDPITMA)	Membre du directoire	Salariée	RTE France
	Administrateur		UGAP
M. CHAMPARNAUD (État)	Administrateur		ATMB
Mme CROUZET (État)	Administrateur		ATMB
M. DANTIN (Ville de Chambéry)	Administrateur		SAIEM Chambéry
	Administrateur		Chambéry Alpes Habitat
Mme DEFFAYET (État)	Administrateur		ATMB
	Administrateur		FDPITMA
	Administrateur		EPASE

Nom de l'administrateur	Mandat social	Autre fonction	Société concernée
M. LOUIS (CCI de la Savoie)	Gérant		SCI Le Pré Saunaz
	Gérant		SCI La Petite Plaine
	Gérant		SCI 3LM
	Gérant		Via Concept
	Gérant		SCI 3 Gites
		Censeur	SETAM
	Gérant		SCI GPL
	PDG		TRANSFEROUTE
		Conseiller technique	CCIT de Savoie
	Administrateur		Agence économique (Le Bourget du Lac)
	Administrateur		MEDEF 73
	Administrateur		GEIE GEF
Mme MAYOUSSE (État)	Néant	Néant	Néant
M. PERAZIO (CG Isère)	Vice-président		Département de l'Isère
	Conseiller communautaire		Saint Marcellin Vercors Isère communauté
	Administrateur		OPAC 38
M. RAFFIN (Mairie de Modane)	PDG		SAEML SOGENOR
	PDG		SAEML OPTIMO
	Gérant		SCI JCK-LOUTRAZART
	Administrateur		GEIE-GEF
	Administrateur		SEMICROF
M. RAEVEL (CCI Lyon-St Etienne- Roanne)	Président		Pôle compétitivité AXELERA
	Administrateur		Pôle compétitivité TENERRDIS
	Administrateur		Gaz et Électricité de Grenoble
	Administrateur		Cluster RACE
	Administrateur		École centrale de Lyon
	Administrateur		Agence développement économique Auvergne Rhône Alpes
	Membre élu		CCI territorial Lyon St Etienne Roanne
	Membre élu		CCI région Auvergne Rhône Alpes
		Censeur	SERL

Nom de l'administrateur	Mandat social	Autre fonction	Société concernée
M. REPENTIN (FDPITMA)	Président		ATMB
	Administrateur		GEIE-GEF
	Président		Commission loi SRU art. 55
	Président		CSCEE
	Administrateur		COALLIA Association loi 1901
	Vice-Président		OPAC 73
M. RIMATTEI (Intérêts publics nationaux)	Gérant		PRI Conseil
	Administrateur		GEIE-GEF
		Membre de la commission des marchés	APRR
		Conseil de la commission des marchés	ATMB
		Président du comité d'interface du contrat de partenariat relatif au boulevard périphérique nord de Lyon	Leonord (groupe Fayat)
	Membre du collège d'experts chargé d'analyser les différends éventuels entre l'État de Monaco et l'aménageur de l'extension en mer de la principauté	État de Monaco SAM de l'Anse du Portier, investisseurs privés, Bouygues TP	
M. SAUTRON (État)	Néant	Néant	Néant
M. SAUZET (FDPITMA)	Administrateur		ATMB
	Administrateur		FDPITMA
		Dirigeant	Gérard Sauzet Conseil
M. VAYLET (CCI de Grenoble)	Censeur		SAEM ALPEXPO
	Président		ONE and ALL
	Président Directeur général		EESG GEM
	Président		STRATEXIO
	Partenaire		DIGITAL Grenoble

ANNEXE 3

ORGANIGRAMME AU 31 DECEMBRE 2017



ANNEXE 4

TRAFICS SUR L'AUTOROUTE EN 2017 AVEC EVOLUTION P/R A 2016

AUTOROUTE DE LA MAURIENNE				
 <small>TUNNEL ALPIN DU FRÉJUS AUTOROUTE DE LA MAURIENNE A43</small>	2017			
	MOIS	TRANSITS	KILOMETRES PARCOURUS	IKT

Source BO

VL				
Janvier	295 607	13 196 092	6 757	-3,88%
Février	349 944	15 645 951	8 870	-3,31%
Mars	403 106	15 899 238	8 141	2,16%
Avril	289 446	12 553 568	6 642	13,02%
Mai	227 514	9 552 167	4 891	-2,80%
Juin	257 233	10 654 893	5 638	1,37%
Juillet	379 194	17 232 314	8 824	3,60%
Août	529 141	20 827 855	10 665	8,05%
Septembre	269 345	10 981 410	5 810	8,79%
Octobre	228 483	9 755 814	4 995	3,07%
Novembre	205 814	8 556 612	4 527	-0,39%
Décembre	278 998	12 320 449	6 308	-5,21%
	3 713 825	157 176 363	6 835	1,98%

PL				
Janvier	84 112	4 155 965	2 128	6,60%
Février	86 199	4 309 266	2 443	2,22%
Mars	100 629	4 929 807	2 524	6,10%
Avril	84 477	4 099 287	2 169	-4,44%
Mai	93 326	4 581 082	2 346	4,28%
Juin	94 391	4 588 492	2 428	-0,16%
Juillet	92 033	4 547 011	2 328	6,35%
Août	75 031	3 561 732	1 824	9,52%
Septembre	98 139	4 791 295	2 535	7,71%
Octobre	99 782	4 944 733	2 532	12,53%
Novembre	89 759	4 442 645	2 351	1,65%
Décembre	78 928	3 936 897	2 016	5,00%
	1 076 806	52 888 212	2 300	4,64%

VL + PL				
Janvier	379 719	17 352 057	8 885	-1,56%
Février	436 143	19 955 217	11 312	-2,17%
Mars	503 735	20 829 045	10 665	3,06%
Avril	373 923	16 652 855	8 811	8,16%
Mai	320 840	14 133 249	7 237	-0,61%
Juin	351 624	15 243 385	8 065	0,91%
Juillet	471 227	21 779 325	11 152	4,16%
Août	604 172	24 389 587	12 488	8,27%
Septembre	367 484	15 772 705	8 345	8,46%
Octobre	328 265	14 700 547	7 527	6,07%
Novembre	295 573	12 999 257	6 878	0,30%
Décembre	357 926	16 257 346	8 324	-2,92%
	4 790 631	210 064 575	9 135	2,63%

IKT CALCULEE AVEC RESEAU DE 63 KM

Trafic PAYANT Uniquement

ANNEXE 5

TRAFICS DANS LE TUNNEL EN 2017 AVEC EVOLUTION P/R A 2016

Motos-VL	France/Italie	Italie/France	Deuxsens	Moyenne/jour	Evolution 2017/2016
Janvier	34 140	35 405	69 545	2 243	-11,25%
Février	36 027	32 473	68 500	2 446	-22,89%
Mars	37 902	39 026	76 928	2 482	-13,30%
Avril	49 476	45 671	95 147	3 172	14,80%
Mai	36 317	36 204	72 521	2 339	-4,62%
Jun	35 448	33 452	68 900	2 297	-5,81%
Juillet	76 969	52 914	129 883	4 190	0,74%
Août	68 951	88 437	157 388	5 077	1,68%
Septembre	35 375	41 837	77 212	2 574	9,89%
Octobre	32 947	32 203	65 150	2 102	-4,24%
Novembre	26 839	30 760	57 599	1 920	-0,09%
Décembre	40 128	36 809	76 937	2 482	2,80%
Total VL 2017	510 519	505 191	1 015 710	32 765	-2,57%

BUS	France/Italie	Italie/France	Deuxsens	Moyenne/jour	Evolution 2017/2016
Janvier	1 029	1 026	2 055	66	-18,71%
Février	1 104	991	2 095	75	-17,06%
Mars	1 374	1 321	2 695	87	-12,50%
Avril	1 416	1 380	2 796	93	-0,89%
Mai	1 277	1 157	2 434	79	-0,45%
Jun	1 000	1 007	2 007	67	-1,13%
Juillet	945	905	1 850	60	-7,87%
Août	907	902	1 809	58	-3,37%
Septembre	1 039	909	1 948	65	-8,93%
Octobre	976	928	1 904	61	-8,59%
Novembre	590	553	1 153	38	-20,86%
Décembre	873	825	1 698	55	-5,82%
Total Bus 2017	12 530	11 914	24 444	789	-8,76%

PL	France/Italie	Italie/France	Deuxsens	Moyenne/jour	Evolution 2017/2016
Janvier	26 386	31 454	57 840	1 866	6,86%
Février	27 941	32 710	60 651	2 166	-0,85%
Mars	31 792	36 390	68 182	2 199	6,26%
Avril	26 807	30 749	57 556	1 919	-5,76%
Mai	29 480	34 996	64 476	2 080	4,49%
Jun	30 119	34 219	64 338	2 145	0,96%
Juillet	29 107	33 548	62 655	2 021	5,49%
Août	21 453	24 644	46 097	1 487	7,64%
Septembre	31 438	35 789	67 227	2 241	8,50%
Octobre	32 487	37 736	70 223	2 265	14,16%
Novembre	30 533	35 256	65 789	2 193	5,37%
Décembre	26 598	28 962	55 560	1 792	6,13%
Total 2017	344 141	396 453	740 594	23 890	4,83%

Tout Trafic	France/Italie	Italie/France	Deuxsens	Moyenne/jour	Evolution 2017/2016
Janvier	61 555	67 885	129 440	4 175	-4,13%
Février	65 072	66 174	131 246	4 687	-13,95%
Mars	71 068	76 737	147 805	4 768	-5,24%
Avril	77 699	77 800	155 499	5 183	5,95%
Mai	67 074	72 357	139 431	4 498	-0,54%
Jun	66 567	68 678	135 245	4 508	-2,62%
Juillet	107 021	87 367	194 388	6 271	2,13%
Août	91 311	113 983	205 294	6 622	2,91%
Septembre	67 852	78 535	146 387	4 880	8,95%
Octobre	66 410	70 867	137 277	4 428	4,29%
Novembre	57 962	66 579	124 541	4 151	2,46%
Décembre	67 599	66 596	134 195	4 329	4,03%
Total tout trafic	867 190	913 558	1 780 748	57 443	0,28%

ANNEXE 6

STATISTIQUES DES PANNES ET ACCIDENTS SUR L'AUTOROUTE EN 2017 (Aiton – Fréjus dans les deux sens) AVEC EVOLUTION PAR RAPPORT À 2016

Pannes	VL	PL	Total
Janvier	52	27	79
Février	36	20	56
Mars	47	29	76
Avril	30	24	54
Mai	41	19	60
Juin	62	29	91
Juillet	71	25	96
Août	76	24	100
Septembre	49	31	80
Octobre	32	32	64
Novembre	40	18	58
Décembre	48	20	68
Total	584	298	882
Écart 17/16	+32	+3	+35

Accidents	MOTO	VL	PL	Blessés légers	Blessés graves	Tués	Total accidents
Janvier	0	3	3	0	0	0	6
Février	0	4	0	0	0	0	4
Mars	0	2	1	0	0	0	3
Avril	0	5	1	0	0	0	6
Mai	0	5	0	0	0	0	5
Juin	0	5	2	0	0	1	7
Juillet	0	4	1	1	0	0	5
Août	1	3	1	2	0	0	5
Septembre	0	2	1	0	0	0	3
Octobre	0	2	2	0	0	0	4
Novembre	0	2	0	0	0	0	2
Décembre	0	15	3	0	0	0	18
Total	1	52	15	3	0	1	68
Écart 17/16	+1	+23	+4	+3	0	+1	+28

STATISTIQUES DES INCENDIES SUR L'AUTOROUTE EN 2017
(Aiton – Fréjus dans les deux sens)

Incendie	VL	PL	Total Incendies
Janvier	0	1	1
Février	0	1	1
Mars	0	0	0
Avril	0	1	1
Mai	0	0	0
Juin	0	2	2
Juillet	0	0	0
Août	1	0	1
Septembre	0	1	1
Octobre	0	0	0
Novembre	0	0	0
Décembre	0	0	0
Total	1	6	7
Écart 17/16	+1	0	+1

ANNEXE 7

STATISTIQUES DES ACCIDENTS, INCENDIES ET SECOURS DANS LE TUNNEL EN 2017 AVEC EVOLUTION PAR RAPPORT À 2016

COTE ITALIE										
ACCIDENTS ET DEBUT D'INCENDIE	Accidents sur plateforme		Accidents dans le Tunnel		Delta 17/16	Débuts d'incendie sur plateforme		Débuts d'incendie Tunnel		Delta 17/16
	2016	2017	2016	2017		2016	2017	2016	2017	
VL	2	1	0	0	-1	0	1	0	0	+1
PL + BUS	3	1	0	0	-2	1	1	2	2	+0
INSTALLATIONS	5	4	0	3	+2	0	0	0	0	+0
ALARMES PTG						1071	684			-387
TOTAL	10	6	0	3	-1	1.072	686	2	2	-386

COTE FRANCE										
ACCIDENTS ET DEBUT D'INCENDIE	Accidents sur plateforme		Accidents dans le Tunnel		Delta 17/16	Débuts d'incendie sur plateforme		Débuts d'incendie Tunnel		Delta 17/16
	2016	2017	2016	2017		2016	2017	2016	2017	
VL	0	2	1	0	+1	0	0	0	1	+1
PL + BUS	3	1	1	0	-3	1	1	1	2	+1
INSTALLATIONS	1	2	1	1	+1	0	0	1	0	-1
ALARMES PTG						305	360			+55
TOTAL	4	5	3	1	-1	306	361	2	3	+56

ITALIE + FRANCE										
ACCIDENTS ET DEBUT D'INCENDIE	Accidents sur plateforme		Accidents dans le Tunnel		Delta 17/16	Débuts d'incendie sur plateforme		Débuts d'incendie Tunnel		Delta 17/16
	2016	2017	2016	2017		2016	2017	2016	2017	
VL	2	3	1	0	+0	0	1	0	1	+2
PL + BUS	6	2	1	0	-5	2	2	3	4	+1
INSTALLATIONS	6	6	1	4	+3	0	0	1	0	-1
ALARMES PTG						1376	1044			-332
TOTAL	14	11	3	4	-2	1.378	1.047	4	5	-330

INTERVENTION SECOURS INTERNES Autres qu'accidents ou début d'incendies	Nombre d'interventions diverses des services de secours internes italiens					Nombre d'interventions diverses des services de secours internes français				
	Sur plateforme		Dans le Tunnel		Delta 17/16	Sur plateforme		Dans le Tunnel		Delta 17/16
	2016	2017	2016	2017		2016	2017	2016	2017	
VL	7	14	28	16	-5	38	26	17	20	-9
PL + BUS	38	36	23	11	-14	36	28	20	15	-13
TOTAL	45	50	51	27	-19	74	54	37	35	-22

INTERVENTION SECOURS INTERNES SUR PANNE DE CARBURANT	Récapitulatif du nombre d'interventions effectué sur pannes de carburant. N.B. : les données sont extraites du récapitulatif « Intervention secours internes italien et français » autre qu'accidents et début d'incendie				
	Plateforme	Tunnel	Tot. 2016	Tot. 2017	Delta 17/16
VL	0	0	1	2	+1
PL + BUS	0	0	1	0	-1
TOTAL	0	2	2	2	+0

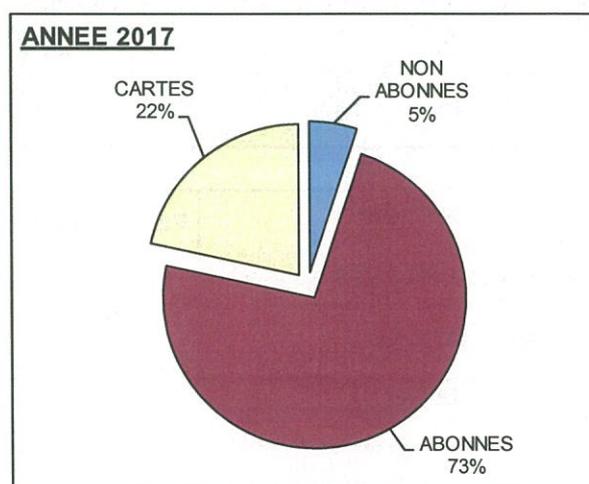
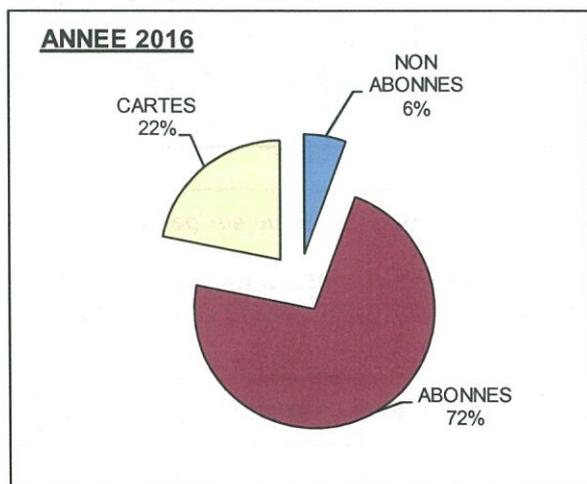
ANNEE	Récapitulatif du nombre total d'interventions SITAF et SFTRF pour les années concernées		
	Italie	France	Total
2016	1180	426	1606
2017	774	459	1233
Delta 17/16	-406	+33	-373

ANNEE	Dommege subis par les usagers, côte Italie			Dommege subis par les usagers, côte France			Dommege subis par les usagers, Italie + France		
	2016	2017	Delta 17/16	2016	2017	Delta 17/16	2016	2017	Delta 17/16
Blessés	0	0	+0	0	0	+0	0	0	+0
Décédés	0	0	+0	0	0	+0	0	0	+0
Delta 17/16	0	0	+0	0	0	+0	0	0	+0

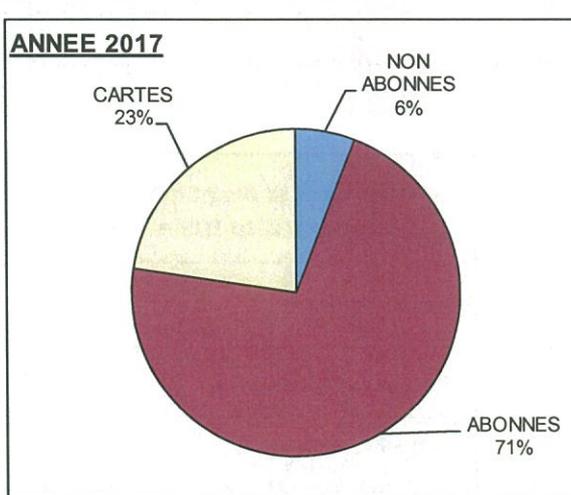
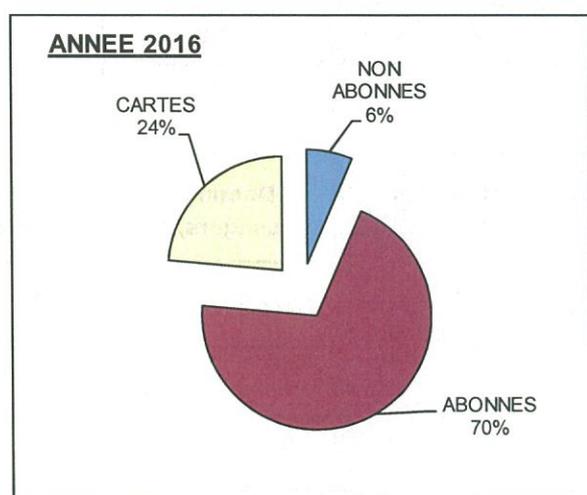
ANNEXE 8

BILAN DES RECETTES DE PEAGES (AUTOROUTE ET TUNNEL) ET MOYENS DE PAIEMENT

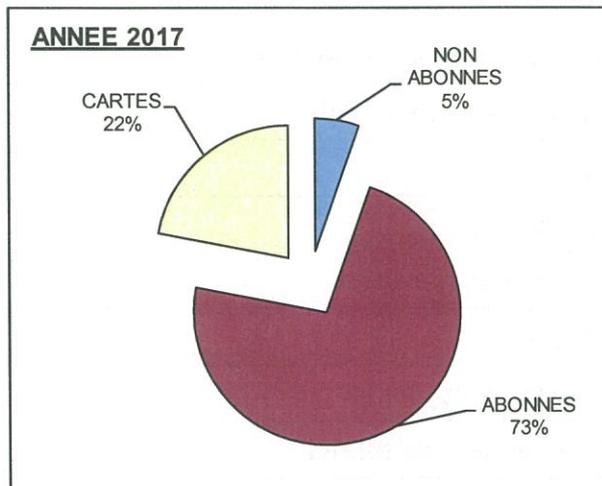
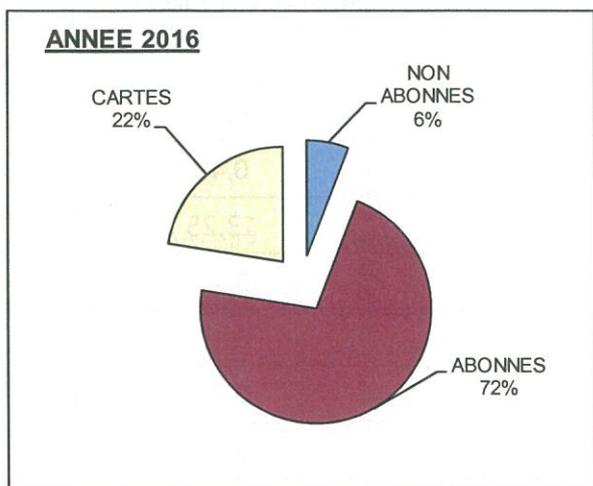
TUNNEL	NON ABONN	ABONNES	CARTES	TOTAL	
2016	4 217	54 221	16 340	74 778	
%	6%	73%	22%	100%	
2017	3 981	57 156	16 868	78 004	4,3%
%	5%	73%	22%	100%	



A43	NON ABONN	ABONNES	CARTES	TOTAL	
2016	2 621	28 438	9 598	40 658	
%	6%	70%	24%	100%	
2017	2 441	29 687	9 401	41 529	2,1%
%	6%	71%	23%	100%	



CA TOTAL	NON ABONN	ABONNES	CARTES	TOTAL	
2016	6 838	82 659	25 938	115 436	
%	6%	72%	22%	100%	
2017	6 422	86 843	26 269	119 534	3,5%
%	5%	73%	22%	100%	



ANNEXE 9
PRINCIPAUX INVESTISSEMENTS EN 2017
(Supérieurs à 0,1 M€)
TUNNEL DU FREJUS

INTITULE	MONTANTS M€ HT
Logiciels supervision et divers	0,72
Équipements radio-vidéo	0,17
Rameaux	0,48
Second tube	13,25
Matériel de transport	0,24
Chaussées	0,16
Agencements divers	0,19
Éclairage tête de tunnel	0,11
Ventilation tunnel	1,00
Installations sécurité	0,27
Matériel péage	0,17
Compensation ICAS SITAF	5,88
Divers	0,15
SOUS TOTAL	22,79

AUTOROUTE A43

INTITULE	MONTANTS M€ HT
Logiciels supervision et divers	1,83
Chaussées	0,65
Matériel de transport	0,12
Signalisation verticale	0,49
Matériel péage	0,71
Installations électriques	0,13
Équipements radio - vidéo	0,40
Reconstruction viaduc du Charmaix	8,93
Conduite incendie	0,07
Ventilation tunnels	0,13
Ouvrages (versants et rampe)	2,15
Divers	0,37
SOUS TOTAL	16,00

MONTANT TOTAL	38,79
----------------------	--------------

ANNEXE 10

BILAN ACTIF

INTITULES	EXERCICE 2017			EXERCICE 2016
	BRUT	AMORT / PROV	NET	MONTANTS NETS
CAPITAL SOUSCRIT NON APPELE	0,0		0,0	0,0
ACTIF IMMOBILISE				
IMMOS INCORPORELLES	17 183,4	-15 064,5	2 118,9	2 527,7
TERRAINS	32,5		32,5	28,7
CONSTRUCTIONS ET IMMOS CORP	1 721 081,0	-854 984,8	866 096,3	902 124,8
IMMOBILISATIONS EN COURS	247 737,4		247 737,4	223 476,9
IMMOS CORPORELLES	1 968 851,0	-854 984,8	1 113 866,2	1 125 630,4
IMMOS FINANCIERES	3 400,0	-1 567,9	1 832,0	659,9
TOTAL ACTIF IMMOBILISE	1 989 434,4	-871 617,2	1 117 817,2	1 128 818,0
ACTIF CIRCULANT				
STOCKS	1 137,3		1 137,3	1 533,9
CREANCES CLIENTS ET AUTRES	18 966,3	-381,7	18 584,6	17 299,7
COMPTE COURANT SITAF	0,0		0,0	1 938,3
CHARGES CONST AVANCE	18 752,4		18 752,4	21 335,7
DISPO ET VALEURS MOB PLACEMENTS	133 391,9		133 391,9	101 020,7
TOTAL ACTIF CIRCULANT	171 110,5	-381,7	170 728,8	141 594,4
TOTAL GENERAL	2 161 682,2	-871 998,9	1 289 683,3	1 271 946,3

ANNEXE 11

BILAN PASSIF

INTITULES	MONTANT 2017	MONTANT 2016
CAPITAUX PROPRES		
CAPITAL SOCIAL	5 938,6	5 938,6
RESERVES REGLEMENTEES	49,6	49,6
REPORT A NOUVEAU	-1 391,3	-27 022,6
RESULTAT DE L'EXERCICE	26 584,4	25 631,3
SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	65 579,4	67 127,1
TOTAL CAPITAUX PROPRES	96 760,7	71 724,0
PROVISIONS		
PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	7 437,1	6 413,0
DETTES		
EMPRUNTS OBLIGATAIRES	983 941,6	983 941,6
EMPRUNTS ETABLISSEMENTS DE CREDIT	111 996,6	112 900,1
EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES DIVERSES	448,0	551,8
DETTES FOURNISSEURS	5 471,3	5 884,9
DETTES FISCALES ET SOCIALES	10 268,8	10 990,4
DETTES SUR IMMOBILISATIONS	9 813,7	10 350,5
COMPTE COURANT SITAF	2 491,3	0,0
AUTRES DETTES	317,5	0,0
PRODUITS CONSTATES D'AVANCE	60 736,7	69 189,9
TOTAL DETTES	1 185 485,5	1 193 809,2
TOTAL GENERAL	1 289 683,3	1 271 946,3

ANNEXE 12

RESULTATS DE LA SOCIETE

AU COURS DES CINQ DERNIERS EXERCICES SOCIAUX

Nature des indications	2013	2014	2015	2016	2017
1. Capital en fin d'exercice					
. Capital social	5 938 606	5 938 606	5 938 606	5 938 606	5 938 606
. Nombre d'actions ordinaires existantes	59 386 060	59 386 060	59 386 060	59 386 060	59 386 060
2. Opérations et résultats de l'exercice					
. Chiffre d'affaires corrigé de la quote-part revenant à la Société italienne	110 798 600	114 625 004	122 360 426	128 504 024	132 115 175
. Chiffre d'affaires côté France (1)	101 596 635	108 661 485	117 675 184	123 293 897	126 934 560
. Résultat avant impôt, dotations aux amortissements et provisions et transferts de charges	49 086 313	55 206 821	65 997 751	78 577 366	82 876 985
. Impôt sur les bénéfices	1 568 457	1 935 733	3 476 840	5 563 289	5 530 813
. Résultat après impôt, dotations aux amortissements et provisions	7 563 938	8 304 374	16 118 022	25 631 336	26 584 428
3. Personnel					
. Effectif moyen des salariés pendant l'exercice	292	292	294	294	293
. Montant de la masse salariale de l'exercice	10 747 145	10 848 522	11 272 873	11 405 403	11 334 140
. Montant des sommes versées au titre des avantages sociaux (Sécurité Sociale, œuvres sociales, etc.)	5 550 566	5 771 025	5 837 876	6 221 413	5 979 945

(1) Avant compensation avec le partenaire italien

ANNEXE 13

LISTE DES CONVENTIONS COURANTES

SIRA : La société SIRA (précédemment dénommée SOREALP) a été créée par AREA dans l'objectif de diffuser un programme d'information routière sur le réseau autoroutier.

La convention a été signée le 21 janvier 2005, avec date d'effet au 1^{er} juillet 2004, pour une durée de 6 mois et renouvelable par reconduction expresse par périodes de 1 an.

Sur l'exercice 2017, la facturation de SIRA à la SFTRF s'est élevée à 126 174,01 €.

GEF : La convention du 15 décembre 2009, prenant effet le 1^{er} janvier 2010, signée conjointement par les sociétés GEF et SFTRF, prévoit la facturation des prestations suivantes :

- Coût du service du contrôle des matières dangereuses effectué sur l'A43
- Coût des interventions en cas d'incendie dans le tunnel d'Orelle

Sur l'exercice 2017, la facturation globale de ces prestations s'est élevée à 107 212,06 €.
