



RAPPORT DE GESTION

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION SUR

L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2015

SOMMAIRE

I.	FAITS MARQUANTS ET CONTEXTE DE L'ANNEE 2015	5
A.	Second tube.....	5
B.	Tunnel.....	7
C.	Autoroute de la Maurienne.....	7
D.	Trafics.....	7
1.	Les trafics transalpins.....	7
2.	Les tarifs.....	8
3.	La situation financière de la société.....	8
II.	VIE SOCIALE	9
III.	GESTION DES RESSOURCES HUMAINES	9
A.	Effectif.....	9
1.	Les mouvements intervenus en 2015 :.....	10
a)	Les départs :.....	10
b)	Les embauches :.....	11
2.	Le recours à l'intérim en 2015 :.....	11
B.	Masse salariale.....	11
C.	Politique salariale.....	11
D.	Formation.....	12
E.	Relations sociales.....	12
IV.	BILAN DE L'EXPLOITATION	13
A.	Synthèse sur les trafics.....	13
B.	Aspect technique.....	13
C.	Aspect commercial.....	15
D.	Evolution tarifaire.....	17
E.	Relations avec les sous concessionnaires.....	17
F.	Fibres optiques.....	17
V.	INVESTISSEMENTS	17
A.	Les investissements principaux réalisés dans le tunnel.....	17
B.	Les investissements principaux réalisés sur l'autoroute.....	18
C.	La construction du second tube.....	18
VI.	RELATIONS AVEC LA SOCIETE ITALIENNE, LA SITAF	18
VII.	PRESENTATION DES COMPTES DE L'EXERCICE 2015	19
A.	Cadre général de l'arrêté des comptes de l'exercice 2015.....	19
1.	Méthode des actifs par composants.....	19
2.	Application du règlement 2002-10 du Comité de la réglementation comptable.....	19
3.	Estimation de la dépréciation à la clôture de l'exercice 2015.....	20
a)	Estimation de la provision d'exploitation.....	20
b)	Mise en place d'une procédure pérenne de recapitalisation.....	21
c)	Synthèse de ces éléments.....	21
B.	Présentation des comptes de l'exercice 2015.....	21
1.	Principales données financières.....	21
2.	Ventilation du compte de résultat selon les deux concessions.....	23
3.	Analyse de l'évolution des résultats.....	25
a)	Évolution de l'excédent brut d'exploitation.....	25
b)	Évolution du résultat d'exploitation et du résultat financier.....	30
4.	Bilan.....	36
a)	Actif (voir annexe 10).....	36
b)	Passif (voir annexe 11).....	37
C.	Affectation du résultat.....	40
D.	Evènements post clôture.....	40
VIII.	ACTIVITE PARTICULIERE EN MATIERE DE RECHERCHE ET DE DEVELOPPEMENT	40
IX.	FILIALES ET PARTICIPATIONS	40
A.	SNC Autoroutes Trafic.....	40
B.	SEMICROF.....	40
C.	GEIE-GEF.....	41
D.	AXXES.....	41

E.	SOREA	42
F.	FIBREA.....	42
G.	ASSOCIATION MOMENTANEE LOMBARDI - SFTRF	42
X.	REPARTITION DU CAPITAL SOCIAL	43
XI.	CONVENTIONS VISEES AUX ARTICLES L 225-38 ET SUIVANTS DU CODE DE COMMERCE ..	43
a.	Conventions conclues en 2015	43
b.	Conventions antérieures.....	43
XII.	TABLEAU DES RESULTATS DES CINQ DERNIERS EXERCICES	44
XIII.	REMUNERATION DES MANDATAIRES SOCIAUX.....	45
XIV.	PERSPECTIVES POUR 2016.....	45
a.	Second tube.....	45
b.	Tunnel du Fréjus	45
c.	Autoroute de la Maurienne.....	45
XV.	INFORMATIONS RELATIVES AUX DELEGATIONS DE POUVOIRS ET DE COMPETENCE DONNEES PAR L'ASSEMBLEE GENERALE AU CONSEIL D'ADMINISTRATION	45
	ANNEXES	46
	ANNEXE 1	47
	ANNEXE 2	49
	ANNEXE 3	52
	ANNEXE 4	53
	ANNEXE 5	54
	ANNEXE 6	56
	ANNEXE 7	58
	ANNEXE 8	61
	ANNEXE 9	63
	ANNEXE 10	64
	ANNEXE 11	65
	ANNEXE 12	66
	ANNEXE 13	67

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 2015 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 2015

Les principaux faits marquants de l'exercice 2015 sont les suivants :

A. Second tube

Rappel des exercices 2009 à 2014 :

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. A la fin de l'année, l'avancement du percement de la galerie se situe au PM 1800, 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 5955 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 4500 et 5500 : 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.

A 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 6432 (soit 3212 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 6495) a été réalisée le 27 juin 2013.

A la fin de l'année 2013, 12 nouveaux abris étaient achevés et mis en service. Il s'agit des abris 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 8550 au 31 décembre 2013.

A 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.

A 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 bypass3 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.

B. Tunnel

L'année 2015 a vu la poursuite des travaux de rénovation de l'éclairage de tout le tunnel en utilisant une technologie LED. Ces travaux sont prévus pour se terminer fin 2016 ou début 2017. Suite aux désordres observés en gaine d'air vicié et consécutifs au passage du tunnelier, un appel d'offres de réparation par mise en place de tirants a été lancé à la fin de l'année 2013 pour des travaux débutant en 2014. Ces travaux, confiés au groupement GTS-SPIE, ont commencé mi-septembre 2014 et se sont terminés fin décembre 2015. Le projet de remplacement de la conduite incendie par une conduite en PEHD a été finalisé, et a fait l'objet d'une approbation par la CIG après des tests en laboratoire. Enfin l'appel d'offres de remplacement des ventilateurs a été lancé pour une remise des offres début février 2016.

C. Autoroute de la Maurienne

Les deux investissements principaux ont consisté en la réfection de la chaussée de l'autoroute sens 1 (France-Italie) sur environ 10 km, et la première tranche de réparation du viaduc de Fourneaux.

L'appel d'offres pour la reconstruction du viaduc du Charmaix a été lancé et les offres ont été remises fin décembre 2015.

D. Trafics

Au cours de l'année 2015, les trafics PL ont augmenté de + 1,6% par rapport à 2014, soit un total de 677 000 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, et aux baisses de - 7,7% et -2,2% constatées sur 2012 et 2013, et à la légère évolution de +0,5% de 2014. Le corridor a, quant à lui, augmenté de + 2,6%. 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 et 666 500 PL en 2014.

A signaler, également une hausse des trafics VL de + 14,3%, consécutive à des événements ponctuels, en particulier la fermeture du tunnel du Chambon (situé entre les départements de l'Isère et des Hautes-Alpes) et l'exposition universelle de Milan. Le trafic passe pour la première fois le seuil de 1 000 000 de véhicules. Le trafic des bus connaît aussi une progression de + 8,1%, explicable par les mêmes raisons.

1. Les trafics transalpins

En 2015, 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 + 2,6% entre 2014 et 2015, soit un total de 32 100 véhicules.

L'autoroute ferroviaire alpine (AFA) a connu une légère baisse de ses trafics sur l'exercice 2015, avec un total de 28 669 poids lourds, contre 29 722 véhicules sur 2014. Rappelons que 2013 a été la première année complète avec l'effectivité du transit au gabarit GB1.

Par ailleurs, la part du trafic de poids lourds empruntant le tunnel du Fréjus a été de 54,1% en moyenne pour l'année 2015, pour 54,6% sur l'exercice 2014.

En conclusion, en 2015, le trafic de poids lourds dans le tunnel du Fréjus a évolué, par rapport à 2014, de + 1,57 % avec 677 000 PL.

Le trafic VL, en augmentation globale de + 8,14% sur le corridor, a connu une progression de + 14,25% sur le seul tunnel du Fréjus, avec un volume de 1 026 400 véhicules.

2. 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.

En matière de tarifs sur l'autoroute, la hausse accordée au 1^{er} février 2015 (suivant le contrat d'entreprise) a été égale à 1,88% en moyenne.

3. 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 STRF, 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 2015, le montant des capitaux propres apparaît positif à 47,60 M€.

II. VIE SOCIALE

En 2015, le conseil d'administration s'est réuni 3 fois :

- Le 1^{er} mars afin de valider les comptes 2014 et de convoquer l'assemblée générale mixte ;
- Le 1^{er} octobre afin d'examiner la situation budgétaire au 30 juin ;
- Le 17 décembre afin d'approuver le budget 2016.

Au cours de l'année 2015, 5 administrateurs ont été nommés :

- Mme Christiane AGARRAT en remplacement de M. Albéric de LAVERNEE;
- M. Vincent CHIP en remplacement de M. Franck LIRZIN ;
- Mme Sandrine CROUZET en remplacement de Mme Anne PREDOUR ;
- Mme Véronique MAYOUSSE en remplacement de M. Jean-Paul OURLIAC ;
- M. Morgan TANGUY en remplacement de M. Guy FITZER.

La composition du conseil d'administration au 31 décembre 2015 figure en annexe 1, les mandats exercés par chaque mandataire social figurant en annexe 2.

L'assemblée générale mixte des actionnaires s'est réunie le 4 juin pour notamment arrêter les comptes de l'exercice 2014.

Le comité d'audit s'est réuni 4 fois en 2015, sous la présidence Mme Anne BOLLIET :

- Le 26 février,
- Le 13 mai ;
- Le 14 septembre ;
- Le 2 décembre.

Le comité d'audit a notamment examiné, pour avis auprès du conseil d'administration, l'arrêté des comptes 2014 et le projet de budget 2016.

III. GESTION DES RESSOURCES HUMAINES

A. Effectif

Au 31 décembre 2015, le nombre de salariés est de 301, soit quatre salariés de moins qu'en 2015. Cet effectif physique prend en compte l'ensemble des salariés inscrits aux effectifs (y compris les salariés en suspension de contrat tels que les salariés en CATS, les congés sabbatiques, contrats en alternance et contrats d'avenir...). Hors CATS et formation en alternance, la baisse est de 2 salariés.

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

EFFECTIF	2013	2014	2015
Cadres	31	31	31
Agents de maîtrise	130	131	136
Employés	131	132	123
Cessation anticipée d'activité	6 employés	4 employés	2 employés
Alternance	4 employés	5 employés	5 employés
Congés sabbatique	2 AM	0	0
Contrat emploi d'avenir		2	4
TOTAL	304	305	301

EFFECTIF AU 31/12/2015	CDI	CDD
Cadres	31	0
Agents de maîtrise	135	1
Employés	107	27
TOTAL	273	28

A noter une baisse des effectifs en CDI (273 au 31/12/2015 contre 280 au 31/12/2014) qui s'explique par trois départs en retraite non remplacés (deux salariés en CATS et un receveur cabine) et le licenciement pour inaptitude d'un pompier sécurité tunnel déjà remplacé de longue date par un CDD.

A noter par ailleurs une augmentation des effectifs CDD (28 au 31/12/2015 contre 25 au 31/12/2014). Ceci s'explique par des recrutements en CDD suite à des mouvements ou départs de CDI pour anticiper la réorganisation du service Sécurité à l'ouverture du second tube ou personnel en longue maladie.

1. Les mouvements intervenus en 2015 :

a) Les départs :

- Le décès d'un agent routier patrouilleur.
- Six fins de contrat à durée déterminée :
 - cinq pompiers sécurité tunnel,
 - un contrat en alternance (Assistante RH).
- Sept départs à la retraite (dont deux CATS) :
 - un responsable d'unité Génie Civil GEF,
 - quatre receveurs cabine (dont 2 en CATS),
 - un superviseur péage tunnel,

- le technicien méthodes et planification DT GEF.
- Deux licenciements :
 - Un agent routier patrouilleur,
 - Un pompier sécurité tunnel.

b) Les embauches :

(1) Contrats à durée indéterminée :

- Deux receveurs cabine tunnel en temps partiel annualisé.

(2) Contrats à durée déterminée :

- Deux agents routiers en remplacement de personnel absent,
- six 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,
- Deux contrats en alternance :
 - un au service RH,
 - un à la Direction du GEF en sécurité et prévention des risques.

2. Le recours à l'intérim en 2015 :

INTERIM	2013	2014	2015
EQTP	18,49	14,58	13,33
Coût	772 K€	616 K€	553 K€

En 2015, le recours à l'intérim est en baisse par rapport à 2014 ; il correspond à 13,3 personnes en équivalent temps plein (EQTP), contre 14,58 en 2014. Sur ces 13,3 personnes EQTP, 5,99 ont été recrutées pour le remplacement de salariés absents pour maladie, congés... A noter pour 2015 : deux intérimaires pour absences longues maladie.

B. Masse salariale

La masse salariale brute (salaires payés) versée est passée de 11 241 K€ en 2014 à 11 430 K€ en 2015, soit une hausse de 1,7%.

L'écart constaté par rapport à la RMPP de 1,55% provient des effets reports.

C. Politique salariale

Un accord salarial a été signé le 31 mars 2015 par FO, la CGT et la CFE CGC au titre de la négociation annuelle obligatoire (NAO) avec :

- une revalorisation de la valeur du point indiciaire de 0,8 % à compter du 1^{er} janvier 2015, le point passant de 6,721 € à 6,775 € ;
- des augmentations individuelles correspondant à 0.22 % de la masse salariale ;
- l'évolution de l'ancienneté et des primes des personnels en place pour 0.53 % de la masse salariale.

Au total, l'augmentation de la RMPP 2015 aura été de 1,55 % à la SFTRF.

D. Formation

En 2015, 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.

Ce sont 287 salariés (3 de plus qu'en 2014 et 2013) qui ont suivi au moins une formation pour un total de près de 11 479 heures de formation (contre 11 328 heures en 2014), soit une moyenne, pour l'année, d'environ 40 heures par salarié (comme en 2014).

L'effort de formation est estimé à ce jour à 4.5 % de la masse salariale (pour 4,9 % en 2014) ; 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. Conformément à une directive de la Direction, l'investissement formation est légèrement en baisse, notamment en raison des coûts pédagogiques en baisse. Pour autant, l'ensemble des formations obligatoires et formation sécurité ainsi que les formations techniques a été honoré, pour preuve le nombre d'heures de formation équivalent, voire légèrement plus élevé que celui de 2014.

2 personnes ont poursuivi sur 2015 une formation DIF (Droit Individuel à la Formation) démarrée en 2014 pour un total d'une cinquantaine d'heures (formations langues).

Au 1^{er} janvier 2015, le Compte Personnel de Formation s'est substitué au DIF ; 4 personnes ont utilisé leur CPF cette année malgré la difficulté de mise en œuvre au regard des listes de formations éligibles au CPF.

A noter sur 2015, 2 bilans de compétences ont également été réalisés.

E. Relations sociales

En 2015, 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.

La loi n° 2014-288 du 5 mars 2014 relative à la formation professionnelle, l'emploi et la démocratie sociale a prévu, en son article 33, à titre expérimental, la conclusion d'un accord entre l'employeur et les organisations syndicales de salariés, le regroupement, dans une négociation unique de tout ou partie des négociations obligatoires prévues au code du travail sur l'égalité professionnelle homme / femme, prévention de la pénibilité, gestion des âges et GPEEC.

Après une réflexion sur le sens commun à toutes ces négociations, une analyse des outils de gestion RH qu'elles partagent, la SFTRF a choisi d'établir un Accord Unique d'Entreprise relatif à l'égalité professionnelle, séniorité, prévention de la pénibilité et GPEC, avec pour objectif de se saisir des opportunités des obligations légales des leviers de performance pour l'entreprise. L'enjeu est d'optimiser le management des ressources humaines par une approche cohérente globale et de faire du respect d'obligations légales de véritables outils de progrès. L'accord a été signé par l'ensemble des organisations syndicales présentes au sein de l'entreprise le 23 mars 2015.

Les « flash infos » suivants ont été rédigés sur 2015 :

- Cinq « flash infos sociales » :
 - Le premier sur les vœux 2015 du Président ;
 - Le deuxième relatif à la réparation du viaduc de Fourneaux ;
 - Le troisième sur le projet « vision » visant à améliorer la gestion et la traçabilité des interventions techniques sur l'A43 et à fiabiliser le processus existant des Autorisations

d'intervention (AI) de l'autoroute. Dans ce flash infos, il a également été question du projet de renouvellement de la supervision A43 : CESAM 2 ;

- Le quatrième en mémoire de Stéphane LAMBERT, agent routier patrouilleur, victime d'un tragique accident de la route le 15 septembre 2015 ;
- Le dernier sur la maîtrise d'œuvre des équipements du second tube, le passeport sécurité, l'opération « Autoroute pour la Vie », la campagne sécurité à destination des PL et le déroulement du 14^{ème} challenge VH.

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 2015, en les comparant à ceux de 2014. Ces chiffres appellent les commentaires suivants :

- Les chiffres de trafic poids lourds sur le tunnel du Fréjus enregistrent une hausse de + 1,6% sur la période de janvier à décembre 2015 par rapport à la même période de 2014.
Par ailleurs, les chiffres de trafic poids lourds sur l'ensemble des tunnels du Fréjus et du Mont Blanc enregistrent une augmentation de + 2,6%.
La part du tunnel du Fréjus concernant les PL, sur l'exercice 2015, a été de 54,1%.
Les trafics VL des 2 tunnels ont, quant à eux, augmenté de + 8,1%.
- Sur l'autoroute, l'intensité kilométrique moyenne (*) a augmenté de + 3,01% pour les PL et de + 9,82 % pour les VL, par rapport à 2014.

B. Aspect technique

Les annexes 6 et 7 présentent la synthèse des événements survenus en 2015, en particulier les pannes, les accidents et les incendies.

On relève sur l'autoroute de la Maurienne :

- 5 incendies qui se répartissent en 4 pour les PL et 1 pour les VL (aucun blessé),
- 53 accidents (soit 6 de moins qu'en 2014), avec pour conséquence 23 blessés légers (soit +15 par rapport à 2014), 0 blessé grave.
- 861 pannes (soit + 131 pannes par rapport à 2014) qui se répartissent en 547 pannes pour les VL (+ 81 par rapport à 2014) et 314 pannes pour les PL (+ 50 par rapport à 2014).

On dénombre 58 événements en tunnel dont 50 fermetures inopinées des tunnels A43 pour 26 pannes, 5 accidents, 1 incendie, 13 Hors Gabarit et 5 autres :

- Tunnel d'Orelle : 35 fermetures (17 pannes PL, 5 pannes VL, 1 incendie, 9 Hors Gabarit, 3 autres)
- Tunnel des Sorderettes : 5 fermetures (1 panne PL, 4 hors gabarit)
- Tunnel d'Aiguebelle : 7 fermetures (1 panne PL, 4 accidents, 2 autres)
- Tunnel d'Hurtières : 3 fermetures (2 pannes VL, 1 accident VL)

En ce qui concerne le tunnel du Fréjus, on note que le GEF a demandé l'engagement des moyens du Plan de Secours Binational (PSB) à 7 reprises :

- Le 4 février 2015,

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

- Le 6 février 2015,
- Le 11 mars 2015,
- Le 15 mars 2015,
- Le 2 avril 2015,
- Le 24 juin 2015,
- Le 13 juillet 2015,

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 26 au dimanche 27 septembre 2015 de 22h00 à 02h00 (sur le thème d'un scénario B, incendie de véhicule).

Il est à noter également que 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 705 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'Orelle, conjointement avec les services de secours publics et la gendarmerie, a été réalisé le 5 novembre 2015, sur le thème d'un sur-accident, suite à un accident VL et PL transportant une matière dangereuse.

Un exercice cadre a été organisé en interne sur le thème d'un accident PL transportant des matières dangereuses dans le tunnel des Hurtières (exercice théorique) le 18 juin 2015, avec les services de secours publics et la gendarmerie.

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 :

- **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, minéralisation d'écrans phoniques, mise en œuvre de signalisation dynamique sur la rampe, 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, travaux de maintenance dans le tunnel d'Orelle, travaux de lavage dans les tunnels d'Aiguebelle et Hurtières, minéralisation de TPC, balayage du réseau, pontage de fissures, inspection détaillée d'ouvrages, et réfection de joints d'ouvrages.
- **Septembre-octobre** : Maintenance et hydrocurage des tunnels d'Aiguebelle et Hurtières, lavage et hydrocurage du tunnel d'Orelle, vérification des joints d'ouvrages, travaux de réfection totale d'enrobés en sens 1 entre Hermillon et St Julien Montdenis, et travaux de signalisation horizontale à grand rendement.
- **Novembre-décembre** : Divers travaux de maintenance des tunnels d'Aiguebelle et Hurtières, travaux d'entretien paysager sur tout le réseau, travaux de mise en accessibilité des aires de services et parkings péage, travaux de signalisation verticale et de renforcement du RAU.

L'activité viabilité hivernale du début d'année a été réduite car l'hiver n'a pas vraiment été rigoureux.

Fin janvier, on peut noter toutefois des précipitations neigeuses importantes sur l'ensemble du réseau sur une période de 6 jours consécutives.

En fin d'année, la première intervention de salage a eu lieu fin novembre, seulement en partie haute, et sans intervention de déneigement.

L'activité VH pour 2015 a représenté 3 735 heures de travail (2 288 h en 2014) qui sont décomposées comme suit :

- Salage préventif : 396 h
- Salage curatif : 1 407 h
- Travaux de déneigement et divers travaux VH : 1 932 h

La consommation de fondants a été de 1 220 tonnes de chlorure de sodium (contre 956 en 2014). Pour le poste « sécurité routière et balisage des chantiers », il a été procédé à la pose de 602 balisages. La répartition est la suivante :

Objet	Nombre de balisages	
	2014	2015
Protection et réparation suite à accidents	20	54
Entretien ouvrages d'art	74	64
Entretien chaussées et signalisation	128	107
Entretien équipements techniques	70	88
Entretien espaces verts	198	150
Divers	103	139
TOTAL	593	602

L'aire d'exploitation du Rieu Sec a été activée 33 fois (contre 28 en 2014) totalisant 116 heures (contre 65 heures en 2014), réparties comme suit :

- 7 activations programmées (contre 2 en 2014) totalisant 43 heures pour :
 - Interdictions PL en Italie (2),
 - Campagne de sécurité destinée aux chauffeurs (5)
- 26 activations inopinées (comme en 2014) totalisant 73 heures pour :
 - Pannes au tunnel d'Orelle (7)
 - Panne sur l'A43 (3)
 - Bouchon rampe d'accès au Fréjus (6)
 - Incendie engin de chantier sur rampe d'accès (1)
 - Arrêté préfectoral d'interdiction de rouler suite neige (1)
 - Déclenchement de PSB (4),
 - Incidents techniques au tunnel du Fréjus (2)
 - Panne dans le tunnel du Fréjus (1)
 - Accident dans le tunnel du Fréjus (1)

C. Aspect commercial

La clientèle régulière de la SFTRF est essentiellement composée de transporteurs : les poids lourds et autocars représentent en 2015, tunnel et autoroute confondus, 73% de la recette globale.

En ce qui concerne le tunnel, en 2015, le produit des recettes provient à hauteur de 84% des poids lourds et autocars, pour 40,6% des transits effectués.

Au 31 décembre 2015, 2533 transporteurs (possédant des cartes actives) sont abonnés par l'intermédiaire de 13 groupements (10 groupements interopérables et 3 non interopérables), 8

individuels interopérables et 2 individuels non interopérables. Ces clients représentent un total de 68 513 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 2015, on note une augmentation de 7 233 cartes sur l'année dont 349 cartes non interopérables (3 833 cartes créées et 3 616 cartes résiliées), avec 217 clients en plus (562 comptes créés et 226 comptes résiliés dont la fermeture d'un groupement 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 2015, le produit des recettes provient à hauteur de 54% des poids lourds et autocars pour 23% 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 2015, la SFTRF a constaté un total de 505 594 transits (en sortie SFTRF) réglés à l'aide de TIS PL (+5,3% par rapport à 2014), soit 56% du nombre total de transits (900 213).

Le rabais moyen octroyé aux clients TIS PL pour 2015 est de 3,6%. Le taux constaté en 2014 était de 3,7%.

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.

Au 31 décembre 2015, cette nouvelle formule représente 180 comptes actifs.

Par ailleurs, certains véhicules légers utilisant le système de télépéage lié au contrat Directicimes bénéficient, au titre des produits commerciaux supportés - régionaux en particulier - d'un rabais de 25% (taux de réduction annoncé par AREA et ATMB, sociétés gestionnaires de ces abonnements, avec réduction acceptée sur le réseau SFTRF).

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.

Il faut aussi rappeler que la SFTRF, conjointement avec la SITAF, apporte, 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. A noter que cette dernière prestation a pris fin le 31 août 2012, l'AFA ayant quitté les locaux de la SFTRF le 1^{er} septembre 2012. De plus, 4 agents sont mis à disposition de SGTBA, devenue VIIA CONNECT, sur la plateforme d'Aiton Bourgneuf pour des prestations de sécurité incendie. Ceci fait l'objet de la facturation d'un contrat de service (274,6 K€).

Par ailleurs, la SFTRF apporte, depuis le mois de juin 2007, une prestation en matière de gestion clientèle en matière 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 152,7 K€ en 2015.

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. Evolution tarifaire

En matière de tarifs sur l'autoroute, la hausse accordée au 1^{er} février 2015 (suivant les termes du contrat d'entreprise) a été égale à 1,88% en moyenne.

Pour le tunnel du Fréjus, il est rappelé l'augmentation de 0,02% au 1^{er} janvier 2016.

E. Relations avec les sous concessionnaires

Le réseau de la SFTRF accueille deux sous concessionnaires pour les carburants (TOTAL et AS24 à Saint-Julien-Montdenis, et AGIP à Saint-Michel-de-Maurienne). Les redevances annuelles 2015 ont été ainsi réparties :

- | | |
|----------------------------|----------|
| • redevance carburant | 20 K€ HT |
| • redevance hors carburant | 65 K€ HT |
| • redevance infrastructure | 29 K€ HT |

F. Fibres optiques

Les opérateurs accueillis sur le réseau de la SFTRF ont versé pour l'année des redevances à hauteur de 663 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 2015 dans le tunnel et sur l'autoroute.

A. Les investissements principaux réalisés dans le tunnel

Comme rappelé ci-avant, les principaux investissements réalisés concernent les travaux de rénovation de l'éclairage du tunnel et les travaux de mise en place des tirants au droit des zones « sensibles » côte français.

B. Les investissements principaux réalisés sur l'autoroute

Le poste « Chaussées » correspond à la réfection des enrobés de la première tranche de la réfection de la chaussée de l'autoroute entre Hermillon et St-Julien (sens 1).

Le poste « Ouvrages et pieds de rampe » correspond à la première tranche de réparation du viaduc de Fourneaux.

Le poste « Reconstruction Viaduc du Charmaix » correspond aux études de maîtrise d'œuvre liées à la reconstruction de cet ouvrage.

C. La construction du second tube

A 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.

A fin 2015, 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.

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 2015

A. Cadre général de l'arrêté des comptes de l'exercice 2015

La société n'a procédé à aucun changement de méthodes comptables pour l'arrêté des comptes 2015.

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.

A 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€.

A 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€.

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

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

A 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€.

A 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€.

A 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€.

A 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€.

3. Estimation de la dépréciation à la clôture de l'exercice 2015

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 2015 a évolué de + 1,5% par rapport à 2014, pour s'établir à un total de 677 000 véhicules.

Compte tenu des perspectives économiques des mois à venir, il a été décidé de retenir un total prévisionnel de 666 000 PL pour 2016, soit une quasi stabilisation du trafic PL.

Les prévisions de croissance retenues pour les années ultérieures sont de + 0,5% sur l'année 2017, + 1,0% sur les années 2018 à 2025 et + 0,5% sur les années 2026 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.
- S'agissant de la mise au gabarit de l'Autoroute Ferroviaire Alpine : Il a été retenu un effet global, depuis 2014, de 61 000 PL. Un total restant de 50 000 PL est réparti de 2018 à 2025, suivant les prévisions de trafic établies par l'AFA, à la suite de la mise au gabarit du tunnel du Mont-Cenis.

Ces prévisions d'accroissement annuelles sont les suivantes :

2018	13 750
2019	13 750
2020	7 500
2021	7 500
2022	1 875
2023	1 875
2024	1 875
2025	1 875

Soit un total de 50 000 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 Inflation à compter de 2025.
- En ce qui concerne le taux d'actualisation : Compte tenu de la situation des marchés, le taux retenu a été maintenu à 5,75%.
- 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 0,90% a été prévue sur les exercices 2017 à 2021.

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'Etat 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 2016.

c) 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 2015

1. Principales données financières

Le résultat de l'exercice 2015 se compare comme suit aux résultats 2014 :

	Millions d'euros	
	2015	2014
Résultat du tunnel du Fréjus	43,4	45,7
Résultat de l'autoroute de la Maurienne	(27,3)	(37,4)
Résultat net de la société	16,1	8,3

Le résultat de la concession du tunnel est en baisse de 2,3 M€ entre 2014 et 2015. Les principales variations observées sont les suivantes :

- Augmentation du chiffre d'affaires de 5,0 M€,
- Baisse de la production immobilisée de 2,5 M€,
- Augmentation des dotations de 2,4 M€,
- Augmentation de l'impôt sur les sociétés de 1,5 M€,
- Augmentation du solde de compensation SITAF de 0,4 M€.

Le résultat net de l'autoroute est en amélioration de 10,1 M€ entre 2014 et 2015. Les principaux écarts sont les suivants :

- Augmentation du chiffre d'affaires de 2,7 M€,
- Augmentation des dotations de 0,5 M€,
- Amélioration du résultat financier de 6,7 M€,
- Augmentation de la subvention d'équilibre de 2,0 M€,
- Augmentation des achats et charges externes de 0,4 M€.

Les conséquences sur les indicateurs comptables de performance de la société pour 2015 sont présentées ci-après :

	Millions d'euros	
	2015	2014
Excédent brut d'exploitation	78,7	74,9
Résultat d'exploitation	31,0	30,4
Capacité d'autofinancement	61,3	49,8

2. Ventilation du compte de résultat selon les deux concessions

Le compte de résultat 2015 est ventilé ci-dessous en distinguant les contributions des deux concessions.

	2015 (en millions d'euros)		
	Tunnel	Autoroute	Total
Chiffre d'affaires	83,5 (1)	38,9	122,4
Production immobilisée (*)	0,1		0,1
Consommation de l'exercice en provenance des tiers	(12,0) (2)	(8,7)	(20,7)
Impôts et versements assimilés	(1,9)	(3,6)	(5,5)
Charges de personnel (hors CICE)	(8,4)	(9,2)	(17,7)
Excédent brut d'exploitation	61,3	17,3	78,7
Dotations aux amortissements et provisions, nettes	(4,8)	(7,2)	(12,1)
Amortissements de caducité	(8,8)	(26,3)	(35,0)
Variation prov. dépréc. des immobilisations	-		
Autres charges d'exploitation	0,2	0,4	0,7
Compensation avec la SITAF	(1,2)		(1,2)
Résultat d'exploitation	46,7	(15,7)	31,0
Intérêts d'emprunts	(1,6)	(35,0)	(36,6)
Produits financiers	0,1	5,2	5,3
Autres charges financières		(2,3)	(2,3)
Résultat financier	(1,5)	(32,1)	(33,6)
Résultat exceptionnel	1,1	20,6	21,7
Impôts sur les sociétés (**)	(3,0)		(3,0)
Bénéfice ou perte	43,4	(27,3)	16,1

(1) Ce montant intègre une facturation de 6,4 M€ au titre des salariés détachés au GEIE GEF.

(2) Ceci intègre une charge de 6,1 M€ au titre de la refacturation des charges de personnel par le GEIE GEF.

(*) Ce montant correspond à des charges de personnel immobilisées dans le coût de la galerie de sécurité.

(**) Le CICE a été imputé sur le montant de l'impôt sur les sociétés.

Il convient de rappeler par ailleurs la ventilation du compte de résultat 2014 effectuée à partir des chiffres définitifs publiés :

	2014 (en millions d'euros)		
	Tunnel	Autoroute	Total
Chiffre d'affaires	78,5 (1)	36,2	114,7
Production immobilisée (*)	2,6		2,6
Consommation de l'exercice en provenance des tiers	(11,6) (2)	(8,3)	(19,9)
Impôts et versements assimilés	(1,7)	(3,4)	(5,1)
Charges de personnel (hors CICE)	(8,4)	(9,0)	(17,4)
Excédent brut d'exploitation	59,4	15,5	74,9
Dotation aux amortissements et provisions, nettes	(5,3)	(6,9)	(12,2)
Amortissements de caducité	(5,8)	(26,2)	(32,0)
Variation prov. dépréc. des immobilisations			
Autres charges d'exploitation	0,2	0,4	0,6
Compensation avec la SITAF	(0,8)		(0,8)
Résultat d'exploitation	47,6	(17,2)	30,4
Intérêts d'emprunts	(1,6)	(38,1)	(39,7)
Produits financiers	0,1	2,9	3,0
Autres charges financières		(3,6)	(3,6)
Résultat financier	(1,5)	(38,8)	(40,3)
Résultat exceptionnel	1,0	18,6	19,6
Impôts sur les sociétés (**)	(1,4)		(1,4)
Bénéfice ou perte	45,7	(37,4)	8,3

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

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

(*) Ce montant correspond à des charges de personnel et financières immobilisées dans le coût de la galerie de sécurité.

(**) 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 2015 ressort à 78,7 M€. L'évolution des éléments composant l'EBE est la suivante :

(1) Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires total est globalement en hausse de + 6,7%. L'essentiel de cette augmentation concerne le chiffre d'affaires péages pour un montant de + 7,1 M€, les revenus annexes étant également en augmentation de 583 K€.

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 + 1,57% et les trafics VL de + 14,25%. 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% ;
- la répartition des trafics entre les tunnels du Fréjus et du Mont Blanc, qui a été de 54,1% en 2015, contre 54,6% en 2014 ;
- une évolution au tunnel du Fréjus, tant en PL qu'en VL, en faveur des formules d'abonnement au détriment des allers simples ou des allers retours, évolution conduisant à une baisse (hors augmentation tarifaire) de la recette unitaire ;
- l'augmentation des tarifs de 2,59% au 1^{er} janvier 2015 pour le tunnel du Fréjus et une évolution de 1,88% concernant l'A43, à compter du 1^{er} février 2015.

A noter en 2015 :

- une facturation de 6 375,5 K€ au titre des salariés détachés au GEIE GEF,
- une facturation de 274,6 K€ au titre du contrat SGTBA, devenu VIIA CONNECT,
- une facturation de 152,7 K€ au titre du contrat AXXES.

A noter que la facturation de mise à disposition de personnel au GEF intègre une régularisation de 331,0 K€ au titre de l'intéressement 2014.

(2) Achats et charges externes

Globalement, ce poste est de 20 681,2 K€ en 2015 et de 18 896,7 K€ en 2014. Dans le détail :

(a) Energie, fournitures et pièces détachées

Le montant est de 2 850,6 K€ en 2015 et de 2 594,8 K€ en 2014, soit une évolution de + 255,8 K€.

Il est constaté une augmentation du poste « achat de fournitures » de + 171 K€ par rapport à 2014, soit 20,1%. Cette variation comporte une hausse de 36 K€ pour les fournitures hivernales en raison des conditions climatiques clémentes sur 2014 et une augmentation de 99 K€ pour les fournitures véhicules (suite à des réparations importantes sur des fourgons et PL).

Il est également constaté une hausse de 84 K€ du poste « énergie », soit une évolution de + 10,4%. Cette hausse est justifiée pour l'essentiel par le poste « électricité » pour un montant de 115 K€ (concernant le tunnel du Fréjus et dû pour l'essentiel par la nécessité d'activer la ventilation lors de travaux de nuit) et par une baisse sur le poste « carburants et combustibles », pour 43 K€, ceci étant lié à la baisse des cours du pétrole. L'écart résiduel concerne les lubrifiants et l'eau.

(b) Entretien

Ce poste est de 4 400,7 K€ sur 2015 et de 4 535,1 K€ en 2014.

A noter, intégré à ce poste, un montant de 1 356,4 K€ 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 134,8 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 légère hausse à un montant de 1 998,6 K€, par rapport à 2014 (1 822,2 K€). Néanmoins, le montant réalisé est globalement au-dessous du budget révisé pour un montant de 251,4 K€.

La rénovation du réseau TETRA, déjà reportée de 2014 à 2015, n'a pas encore pu aboutir en 2015 suite à une défaillance de la maîtrise d'œuvre. Le projet est toutefois bien relancé et l'appel d'offres sera envoyé en consultation avant le 15 mars 2016. Les 310 K€ prévus en 2015 sont reportés sur 2016 avec un supplément de 15 K€. Par ailleurs d'autres travaux tels que la rénovation de l'éclairage de la plateforme française (145 K€), le renouvellement du contrôle de vitesse inter-distances (CVI) (200 K€) et la rénovation des matériels des voies de péage (140 K€), n'ont pu être réalisés par manque de temps de préparation et sont également reportés sur 2016.

D'autres travaux non initialement prévus au budget ont été réalisés en 2015 du fait des besoins nouveaux ; il s'agit des travaux suivants :

- les tests de détection de contresens en tunnel par le système DAI (15 K€),
- la nouvelle gestion de la cinématique des portiques thermographiques (5 K€),
- l'acquisition de nouveaux coffrets radio pour les chantiers (15 K€),
- l'installation de claviers vidéo pour 3 bureaux du GEF (20 K€),
- le renouvellement du tableau interactif de la SITAC (20 K€),
- l'acquisition de matériel de balisage des chantiers (30 K€),
- le remplacement de 3 caméras pour le CFETIT (22 K€),
- la réfection de la route du puits France (60 K€),
- la maintenance extraordinaire sur les véhicules incendie Titans (35 K€),
- le test au feu d'un ensemble regard / hydrant / conduite incendie en PEHD (160 K€).

A noter une diminution des charges d'entretien de l'A43 pour un montant de 310,8 K€ par rapport à 2014.

Par rapport au budget révisé, l'économie est de 418,9 K€. Sans pour autant porter atteinte à la sécurité, elle est d'une part la conséquence du renouvellement de certains équipements qui bénéficient d'un faible taux de pannes et d'autre part liée aux postes identifiés ci-dessous :

- 50 K€ sur l'entretien des véhicules, du fait que le parc véhicules est renouvelé régulièrement réduisant ainsi les coûts de réparation ;
- 170 K€ sur les contrats de Maintenance Courants Forts Courants Faibles, RAU, conduite incendie et ventilation, provenant pour l'essentiel de prestations de maintenance sorties du marché et remplacées par une prestation directe auprès du constructeur SCHNEIDER sur ces équipements spécifiques ;
- 20 K€ sur la réfection du seuil dans l'Arc au niveau du MERDEREL (torrent situé au niveau de St Michel) – période de travaux refusée par la police de l'eau – qui a été relancée en 2016 pour 50 K€ ;
- 20 K€ de curage du St Benoit pour cause d'inaccessibilité du site (trafic de l'ISDI du Freney) – relancé en 2016 ;

- 50 K€ identifiés comme provision pour aléas, qui n'ont pas servi (pas d'évènement d'ampleur impactant les infrastructures liées à l'exploitation en 2015) ;
- 70 K€ sur les charges d'espaces verts en raison d'un retard de passation de marché.

(c) **Redevance domaniale**

Ce poste est de 1 378,1 K€ en 2015 et de 658,6 K€ en 2014, soit une évolution de 719,5 K€.

A noter que cette taxe a connu une forte augmentation. Une convention prévoyant la compensation budgétaire de cette augmentation par l'autorité concédante a été signée le 30 juin 2014. Cette convention porte sur la période du 1er juillet 2013 au 30 juin 2016.

Il convient, pour la comparaison, de retraiter le montant de 2014, qui intégrait 2 années de compensation budgétaire. L'écart entre 2015 et 2014 ressort alors à + 75 K€, dont 35 K€ sont imputables à une révision du coefficient de valeur locative.

(d) **Autres charges externes**

Ce poste est de 12 063,9 K€ en 2015 et de 12 108,2 K€ sur 2014, soit une baisse de - 44,3 K€, représentant - 0,4%.

Les éléments à noter sont les suivants :

- Sous-traitance : Le montant est de 1 189,6 K€ en 2015 et de 1 171,2 K€ en 2014, soit une augmentation de + 18,5 K€.

Ce montant est composé pour l'essentiel de prestations liées aux astreintes hivernales (579,4 K€, en hausse de 75,4 K€ en raison des conditions météo favorables en 2014) et de prestations sécurité (382,2 K€, dont 219,3 K€ au titre du SDIS pour la sécurité du tunnel du Fréjus et 97,5 K€ au titre de la refacturation par le GEF du contrôle MADA de l'A43). A 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 et à 120 K€ en 2015.

- Assurances : Le montant est de 900,5 K€ en 2015 et de 1 254,5 K€ en 2014.

Ce montant intègre également une prime de 98,3 K€ au titre de la responsabilité civile du GEF (101,9 K€ sur 2014). L'assurance RC (concessionnaire non exploitant) de la SFTRF, s'élève à 54,5 K€ et la garantie multirisques est de 651,3 K€ (pour un montant de 907,3 K€ sur 2014). Cet écart favorable résulte du dernier appel d'offres et de la perception d'un montant de 104,7 K€ au titre de l'intéressement aux résultats (non perçu en 2014 en raison de la déclaration du sinistre qui a conduit à la mise en place des tirants au droit dudit sinistre).

- Etudes et documentation : Le montant est de 150,0 K€ en 2015 et de 65,2 K€ en 2014.

Ce poste est constitué pour l'essentiel d'études et d'enquêtes technique (119,6 K€) et d'un montant de 30,5 K€ correspondant à des charges de documentation.

L'évolution constatée est liée à des frais d'études et d'assistance en hausse par rapport en 2014. Cela concerne pour l'essentiel les études de faisabilité du PC de secours du CESAM et de l'évolution technique de l'infrastructure du réseau A43.

- Personnel intérimaire et détaché : Ce poste est de 6 687,2 K€ en 2015 et de 6 525,2 K€ en 2014, soit une hausse de 162,0 K€.

Ce poste est constitué pour l'essentiel par la refacturation, par le GEIE GEF, des charges de personnel que la SFTRF et la SITAF mettent à disposition. Ce montant est de 6 134,4 K€ pour 2015, contre 5 908,9 K€ pour 2014, soit une évolution de 225,5 K€, soit + 3,8%.

A noter que cette charge trouve l'essentiel de sa contrepartie en facturations diverses, pour un montant de 6 375,5 K€. Le différentiel correspond à la moitié de la différence constatée entre

les charges de personnel refacturées au GEIE GEF par la SITAF et la SFTRF. A noter l'impact de la régularisation de la refacturation de l'intéressement de 2014 pour un montant de 331,0 K€.

Le solde de ce poste, soit un montant de 552,8 K€, est composé pour l'essentiel de personnel intérimaire de viabilité et de péage. Le montant en 2014 était de 616,3 K€.

- Honoraires et intermédiaires divers : Le montant est de 953,1 K€ en 2015 et de 870,2 K€ en 2014. Les éléments significatifs de ce poste sont les suivants :

- o Honoraires juridiques 45,7 K€

Ce poste est composé d'honoraires relatifs à des questions fiscales (21,9 K€ concernant pour l'essentiel les déclarations relatives à l'IRAP, des recherches en matière de TVA et l'établissement d'une réclamation portant sur la Contribution au Service Public de l'Electricité - CSPE), à des questions de droit social (7,5 K€, portant sur des questions relatives à des litiges salariés) et de droit des marchés (12,8 K€). D'autres prestations sont liées à des procédures d'expertise en cours.

- o Honoraires comptables 33,1 K€

Il s'agit des honoraires des Commissaires aux comptes (ceci intégrant les missions exceptionnelles). A noter en particulier l'assistance à la rédaction des procédures et une mission ponctuelle d'audit de procédures.

A noter que le montant de 2014 était de 32,4 K€.

- o Consultants et experts techniques 207,2 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 2014, ce poste évolue de + 60,7 K€.

- o Rémunération d'intermédiaires divers 248,2 K€

Il s'agit pour l'essentiel de la refacturation de la rémunération du Président (128,6 K€), de prestations informatiques (41,3 K€ 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 (36,7 K€), à des rémunérations liées à des assistances RH permettant de réaliser des économies en matière de taux d'accident du travail et de contributions handicapés (24,5 K€).

Le solde est composé de prestations et d'assistances diverses.

- o Formation du personnel 191,0 K€

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

Ce montant est globalement inférieur au montant réalisé en 2014 (- 61,4 K€).

A noter également un montant de 205,8 K€ correspondant à des prestations refacturées par le GEF. Ce montant est en augmentation de 62,5 K€ par rapport à 2014 et correspond pour l'essentiel à des prestations d'assistance technique (contrôle de conformité, étude des conditions d'exploitation futures des 2 tubes en circulation, missions de l'agent de sécurité), informatique et de formation.

Le solde est constitué de charges de recrutement de personnel et de frais d'actes et contentieux.

- Publicité et relations publiques : Ce poste passe de 230,4 K€ à 231,7 K€, soit un montant stable.

Ce poste intègre le coût de la radio 107.7 (121,6 K€), les annonces et insertions (31,6 K€, en hausse de 6,7 K€ par rapport à 2014), les opérations sécurité (28,2 K€), les cadeaux et objets publicitaires (15,0 K€), les dépliants et documents liés à la sécurité (17,0 K€), les prestations Autoroute Trafic (5,0 K€) et les participations à diverses manifestations.

A noter un montant de 8,0 K€ relatif à des refacturations GEF, pour des annonces et insertions.

- Voyages et déplacements : Le montant est de **439,1 K€ sur 2015** et de 478,2 K€ en 2014, soit une baisse de - 39,1 K€.

A noter une baisse du poste missions et réceptions (- 35,3 K€).

- Télécommunications et affranchissements : Ce poste est de 133,3 K€ en 2015 et de 129,7 K€ en 2014.

- Frais bancaires et de services financiers : Le montant est de 765,0 K€ en 2015 et de 679,7 K€ en 2014.

L'essentiel de ce poste est constitué des charges refacturées par la CNA pour la gestion des emprunts (224,1 K€ pour un montant de 199,9 K€ sur 2014), par les frais d'émission d'emprunts (133,9 K€, pour 110,7 K€ sur 2014, en raison des emprunts émis sur l'exercice 2015) et par les commissions sur cartes bancaires (157,3 K€, en hausse de + 9,7 K€ due en particulier à l'augmentation des trafics VL). A noter un montant de 188,6 K€ au titre des commissions Télépéage PL et VL (172,2 K€ sur 2014).

(3) Impôts et taxes

Le montant de ce poste est de 5 498,3 K€ en 2015 et de 5 118,8 K€ en 2014. Dans le détail :

(a) Taxe d'aménagement du territoire

Ce poste est de 1 468,0 K€ en 2015 et de 1 354,8 K€ en 2014, soit un montant stable.

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

(b) Contribution économique territoriale et taxes foncières

Ce poste est de 3 284,9 K€ en 2015 et de 3 121,4 K€ en 2014.

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% contre 3,5% précédemment. De ce fait, la cotisation maximale correspond donc à 3% de la valeur ajoutée produite augmentée des taxes additionnelles.

La cotisation de base correspond à la somme de la contribution à la valeur ajoutée de 1,5% et de la contribution foncière des entreprises augmentées des taxes additionnelles.

Le montant réel de 2015 ressort à 3 200,0 K€, une reprise de 16,9 K€ correspondant à un ajustement de la CET 2014.

Le montant de la taxe foncière ressort à 101,8 K€ (98,2 K€ en 2014).

(c) Impôts et taxes sur rémunérations

Ce poste est de 399,4 K€ en 2015 et de 271,0 K€ en 2014. Il est lié à la masse salariale. L'écart correspond à des appels de fonds de formation, qui sont rétrocédées sous forme de subventions et qui sont comprises dans les comptes de transferts de charges.

(d) Autres impôts et taxes

Ils sont composés pour l'essentiel de la taxe parafiscale ORGANIC (187,0 K€ pour 177,2 K€ en 2014, cette taxe étant liée au chiffre d'affaires), de la taxe IRAP ET IRES acquittée pour le GEIE-GEF (116,8 K€) et des taxes liées aux véhicules (42,9 K€).

(4) Charges de personnel

Ce poste est de 17 668,1 K€ en 2015 et de 17 450,0 K€ en 2014. La variation représente un montant de + 218,2 K€. Les charges sociales progressent moins vite que les salaires (+ 1,2%, au lieu de + 1,7%)

A noter que l'intéressement est en hausse de 37,2 K€.

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

(5) Synthèse

L'excédent brut d'exploitation est de 78,7 M€ en 2015, pour un montant de 74,9 M€ sur l'exercice 2014. L'augmentation est de + 3,8 M€ (soit + 5,1% par rapport à 2014).

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

(1) Résultat d'exploitation

Le résultat d'exploitation est de 31,0 M€ en 2015. L'évolution des différents postes est la suivante :

(a) Dotations aux amortissements et provisions nettes

Le montant est de 12 051,6 K€ en 2015 et de 12 238,3 K€ en 2014. Les écarts sont les suivants :

- Dotations aux amortissements : La dotation est de 11 585,9 K€ en 2015. Elle augmente de 108,4 K€ par rapport à 2014.

La dotation aux amortissements des immobilisations de l'exercice 2015 intègre des dotations de sur-amortissements pour un montant de 1 527,4 K€. Ce montant représentait 1 797,0 K€ en 2014.

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

Dans le détail :

A43

- Remplacement réseau appel urgence	503,6 K€
- Remplacement détection auto de classes	266,1 K€
- Remplacement signalisation verticale	260,1 K€
- Remplacement pictogrammes PMV	96,3 K€
- Equipement PC CESAM	74,7 K€
- Remplacement barrières de péage	74,4 K€
- Remplacement sondes météo	9,7 K€
- Remplacement feux affectation de voies	5,1 K€
- Remplacement climatiseurs Modane	5,1 K€
- Remplacement vannes	4,5 K€
Total	1 299,6 K€

TUNNEL DU FREJUS

- Ventilation principale côté France	137,9 K€
- Remplacement conduite incendie	36,6 K€
- Eclairage section courante Fréjus	31,9 K€
- Remplacement climatiseurs Modane	13,7 K€
- Remplacement éclairage section courante	7,7 K€
Total	227,8 K€

Le complément correspond à l'amortissement d'immobilisations nouvellement mises en service.

- Autres provisions : Ce poste est de 465,7 K€ en 2015. Dans le détail :

- o Indemnités de fin de carrière et médailles du travail

Le montant de la dotation est de 164,7 K€.

Ces engagements sont évalués de manière actuarielle, sur la base d'un taux d'actualisation de 2,00%, 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 163,1 K€ a été provisionné au titre de l'exercice 2015.

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 139,2 K€.

o Provisions CATS :

Une provision a été constituée pour tenir compte des engagements pris au titre des futurs départs liés à la cessation anticipée des travailleurs salariés. Aucune dotation n'a été passée.

o Créances douteuses :

Le solde net (charge) des dotations et reprises ressort à (1,3 K€).

(b) **Amortissements de caducité**

La dotation est de 35 047 K€ en 2015 et de 31 981 K€ en 2014.

Cet écart est justifié par l'amortissement en année pleine du second tube - amorti sur 6 mois pour 2014 - pour un montant de 5 373 K€.

Le complément correspond aux investissements réalisés sur l'exercice 2015.

(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€.

A 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€.

A 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€.

A 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.

A 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€.

A 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€.

A 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€.

A 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€.

A 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€.

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 2015 a évolué de + 1,5% par rapport à 2014, pour s'établir à un total de 677 000 véhicules.

Compte tenu des perspectives économiques des mois à venir, il a été décidé de retenir un total prévisionnel de 666 000 PL pour 2016, soit une quasi stabilisation du trafic PL.

Les prévisions de croissance retenues pour les années ultérieures sont de + 0,5% sur l'année 2017, + 1,0% sur les années 2018 à 2025 et + 0,5% sur les années 2026 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.
- S'agissant de la mise au gabarit de l'Autoroute Ferroviaire Alpine: Il a été retenu un effet global, depuis 2014, de 61 000 PL. Un total restant de 50 000 PL est réparti de 2018 à 2025, suivant les prévisions de trafic établies par l'AFA, à la suite de la mise au gabarit du tunnel du Mont-Cenis.

Ces prévisions d'accroissement annuelles sont les suivantes :

2018	13 750
2019	13 750
2020	7 500
2021	7 500
2022	1 875
2023	1 875
2024	1 875
2025	1 875

Soit un total de 50 000 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 Inflation à compter de 2025.
- En ce qui concerne le taux d'actualisation : Compte tenu de la situation des marchés, le taux retenu a été maintenu à 5,75%.
- 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 0,90% a été prévue sur les exercices 2017 à 2021.

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'Etat 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 2016.

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 une charge globale de 1 230,6 K€ en 2015.

A noter d'une part, une régularisation de charges et produits relatifs à l'exercice 2014 de - 909,5 K€, à la suite de divers ajustements, y compris la reprise de la provision complémentaire de 763 K€, destinée à anticiper la régularisation de l'IRAP relative à 2014. Par nature, le détail est le suivant :

- Autres charges externes	778,9 K€
- Charges diverses	86,9 K€
- Impôts	388,3 K€
- Impôts provision complémentaire IRAP	886,0 K€
- Régularisation exercice 2014	(909,5 K€)
Charge nette pour SFTRF	1 230,6 K€

Par rapport à l'exercice 2014, l'écart de compensation est de - 420,1 K€. Cet écart provient pour l'essentiel de l'évolution des charges externes de SITAF.

(e) Synthèse

Le bénéfice d'exploitation est de 31,0 M€ en 2015 et de 30,4 M€ en 2014. Cette variation résulte pour l'essentiel :

- de la hausse du chiffre d'affaires péages,
- de la baisse de la production immobilisée,
- de la hausse des achats et charges externes,
- de l'augmentation des dotations, notamment de caducité.

(2) Résultat financier

Le résultat financier est de - 33,6 M€ en 2015 ; il était de - 40,3 M€ en 2014. L'évolution des différents postes est la suivante :

(a) Intérêts des emprunts

Le montant est de - 36 593,6 K€ en 2015. La charge a diminué de - 1 828,2 K€ par rapport à 2014.

Cet écart est justifié par les éléments suivants :

Evènements intervenus sur 2014

- Emprunt BEI 45 000 K€ : Cet emprunt a été souscrit en date du 24 avril 2014. La charge est de 1 165 K€.
- Emprunt CNA 70 000 K€ : Cet emprunt a été remboursé en date du 19 mai 2014. L'économie est de 1 166 K€.

- Emprunt BEI 25 000 K€: Cet emprunt a été souscrit en date du 26 juin 2014. La charge est de 62 K€.
- Emprunt BEI 41 161 K€: Cet emprunt a été remboursé en date du 1^{er} décembre 2014. L'économie est de 1 648 K€.

Evènements intervenus sur 2015

- Emprunt CNA 140 000 K€: Cet emprunt a été souscrit en date du 1^{er} avril 2015. La charge est de 1 187 K€.
- Emprunt CNA 85 000 K€: Cet emprunt a été souscrit en date du 7 avril 2015. La charge est de 2 358 K€.
- Emprunt CNA 106 714 K€: Cet emprunt a été remboursé en date du 15 avril 2015. L'économie est de 2 065 K€.
- Emprunt CNA 106 714 K€: Cet emprunt a été remboursé en date du 20 avril 2015. L'économie est de 2 409 K€.
- Emprunt BEI 45 000 K€: Cet emprunt a été souscrit en date du 20 août 2015. La charge est de 50 K€.
- Emprunt CNA 83 847 K€: Cet emprunt a été remboursé en date du 15 octobre 2015. L'économie est de 365 K€.
- Emprunt CNA 30 500 K€: Cet emprunt a été remboursé en date du 26 octobre 2015. L'économie est de 336 K€.
- Emprunt CNA 37 350 K€: Cet emprunt a été remboursé en date du 5 novembre 2015. L'économie est de 198 K€.
- Emprunt CNA 100 000 K€: Cet emprunt a été souscrit en date du 5 novembre 2015. La charge est de 586 K€.
- Emprunt CNA 13 263 K€: Cet emprunt a été remboursé en date du 15 novembre 2015. L'économie est de 32 K€.
- Emprunt CNA 75 920 K€: Cet emprunt a été remboursé en date du 16 novembre 2015. L'économie est de 224 K€.

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

Le montant est de 2 315,5 K€ en 2015, soit un montant identique à l'exercice 2014.

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 5,8%. Compte tenu des perspectives financières extrêmement difficiles en raison de l'abandon de l'Ecotaxe, il a été décidé de déprécier les actifs immobilisés de cette société.

A noter qu'un montant de 432,0 K€, provenant du poste créances rattachées à des participations, a été incorporé au capital. Le poste « titres de participation » est donc passé d'un montant de 360,0 K€ à 792,0 K€.

Il a donc été procédé à une reprise de provision pour dépréciation des créances rattachées à des participations pour un montant de 432,3 K€ et à une dotation pour dépréciation des titres de participation pour un montant de 432,0 K€, l'écart de 0,3 K€ correspondant à une provision sur intérêts à recevoir.

(d) Autres charges et produits financiers

Le montant est de 5 350,1 K€ en 2015 contre 3 076,1 K€ sur l'exercice 2014.

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 2015 est de 630,7 K€.

– **Reprises de primes d'émission** **4 433,7 K€**

Le montant 2014 était de 2 055,0 K€. Cette augmentation de 2 378,7 K€ est liée aux éléments suivants :

○ Refinancement de 45 000 K€ effectué en mai 2014

Cette opération, réalisée en 2014, a plein effet sur 2015. L'amortissement représente un montant de 564 K€, contre 371 K€ sur l'exercice 2013. Le différentiel est de 193 K€.

○ Refinancement de 85 000 K€ effectué en avril 2015

Le taux net ressort à 0,747%, pour une souche obligataire initiale à 3,75%. Ceci a permis de percevoir une prime d'émission de 25 145 K€. L'amortissement de cette prime représente un produit de 1 803 K€ sur l'exercice 2015.

○ Refinancement de 100 000 K€ effectué en novembre 2015

Le taux net ressort à 1,208%, pour une souche obligataire initiale à 3,75%. Ceci a permis de percevoir une prime d'émission de 23 776 K€. L'amortissement de cette prime représente un produit de 383 K€ sur l'exercice 2015.

– **Produits financiers court terme** **285,1 K€**

Ce montant est constitué de produits financiers résultant des placements à court terme. Les intérêts perçus de comptes à terme représentent un montant de 182 K€.

L'en-cours moyen de trésorerie 2015 a été supérieur de 23,4 M€ à celui de 2014 (66,0 M€ sur 2015, pour 42,6 M€ sur 2014), et le taux de rémunération moyen a été inférieur (- 0,11% l'an en moyenne).

Le taux moyen de rémunération de 2015 a été en effet de 0,48%, pour un taux EONIA moyen de - 0,11% et un EURIBOR 3 mois moyen de -0,02%.

L'évolution de ce poste est de + 139,6 K€ par rapport à 2014.

– **Dividendes** **1,4 K€**

Le détail est le suivant :

- SOREA 1,4 K€

– **Divers** **(0,8 K€)**

Il s'agit de charges et produits divers.

(e) Synthèse

Le résultat financier est en amélioration en raison de la baisse des intérêts d'emprunts provenant d'une part des meilleures conditions de refinancement des emprunts échus et d'autre part des

conditions plus favorables obtenues auprès de la BEI. A noter également un désendettement net à hauteur de 40 M€ sur cet exercice, une partie des investissements ayant été autofinancée.

(3) *Résultat exceptionnel*

Le montant est de 18,7 K€ en 2015 contre 19,6 K€ sur l'exercice 2014.

Le détail est le suivant :

– **Subvention d'équilibre** **19 924,8 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 a été revu à la hausse (+ 2 M€) suite à la clôture des comptes 2014.

– **Indemnités de licenciement** **(8,3 K€)**

– **Plus et moins-values sur sorties d'immobilisations** **(0,9 K€)**

– **Amortissement des subventions d'équipement** **1 482,7 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	937,0 K€

– **Impôts sur les sociétés** **(2 995,1 K€)**

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

L'augmentation de l'impôt sur les sociétés représente un montant de 1 526,0 K€, par rapport à 2014.

A noter l'imputation d'un montant de 481,8 K€ au titre du CICE. Ce montant sera imputé sur le solde de l'impôt sur les sociétés.

– **Charges et produits exceptionnels divers** **(279,5 K€)**

Les éléments principaux sont les suivants :

- Règlements litiges	(137,6 K€)
- Compensation SITAF	(138,1 K€)

Il s'agit du résultat de la compensation des immobilisations d'exploitation, pour l'exercice 2015.

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 1 148 814,3 K€ en 2015 et représente 93,5% du total de l'actif. A fin 2014, ce même montant était de 1 172 954,2 K€.

La variation est constituée pour l'essentiel par la différence entre les investissements 2015 et les dotations aux amortissements.

(2) Actif circulant

(a) Stocks

Le montant total de ce poste s'élève à 1 523,8 K€ en 2015, pour un total de 1 487,5 K€ sur l'exercice 2014.

(b) Créances clients et autres

Le montant total de ce poste s'élève à 16 515,0 K€ en 2015, pour un total de 14 627,4 K€ sur l'exercice 2014.

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 16 515,0 K€ se décompose comme suit :

– Créances clients	10 459,2 K€
– Etat	1 801,5 K€
Il s'agit pour l'essentiel de comptes de TVA et d'IVA récupérables.	
– Créances sur cessions immobilisations	49,4 K€
– Avances et acomptes	34,0 K€
– Avoirs à recevoir	17,1 K€
– Débiteurs divers	3 908,3 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	245,5 K€
--------------------------------	----------

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

(c) Charges constatées d'avance

Le montant est de 24 067,2 K€, pour un montant de 25 966,3 K€ sur 2014.

Ce montant est constitué pour l'essentiel de la soulte résultant de la restructuration de la dette (22 103,1 K€) et des frais d'émission des emprunts obligataire (1 484,6 K€).

Ces charges feront 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 ressort à 37 748,6 K€, pour un montant de 36 691,6 K€ à la fin de l'exercice 2014.

La trésorerie de la société a augmenté de 1 249,2 K€ au cours de l'exercice 2015.

b) Passif (voir annexe 11)

(1) Capitaux propres

Les capitaux propres de la société sont positifs à hauteur de 47 595,5 K€ au 31 décembre 2015, contre un montant positif de 32 960,2 K€ à fin 2014. L'évolution s'explique comme suit :

Montant au 1 ^{er} janvier 2015	32 960,2 K€
Résultat de l'exercice	16 118,0 K€
Mouvements sur subventions d'investissement	<u>(1 482,7 K€)</u>
Montant au 31 décembre 2015	47 595,5 K€

(2) Provisions pour risques et charges

Le total apparaît à 5 842,3 K€. Dans le détail :

- <u>Indemnités de fin de carrière et médailles du travail</u>	2 951,3 K€
- <u>Autres engagements sociaux</u>	2 891,0 K€

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 163 K€ a été provisionné au titre de l'exercice 2015.

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 139 K€ pour l'exercice 2015.

Une provision a également été constituée pour tenir compte des engagements pris au titre des futurs départs liés à la cessation anticipée des travailleurs salariés.

(3) Dettes

(a) Emprunts obligataires

Le montant de 983 942,0 K€ représente les dettes obligataires souscrites auprès de la CNA, pour le financement de l'autoroute et du second tube. Ces emprunts sont remboursables in fine.

A noter le remboursement de l'emprunt obligataire suivant :

- CNA 30 500,0 K€ octobre 2015

Et la souscription des nouveaux emprunts suivants :

- CNA 140 000,0 K€ avril 2015 1,125% échéance 2030
- CNA 85 000,0 K€ avril 2015 abondement de la ligne 2025
- CNA 100 000,0 K€ novembre 2015 abondement de la ligne 2025

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

Il s'agit des emprunts contractés auprès de la BEI pour le financement de l'autoroute et du second tube. Ils représentent 90 065,6 K€ et sont également remboursables in fine.

A noter le remboursement des emprunts suivants :

- BEI 106 714,3 K€ mars 2015
- BEI 106 714,3 K€ avril 2015
- BEI 83 847,0 K€ octobre 2015
- BEI 37 350,0 K€ octobre 2015
- BEI 13 263,0 K€ octobre 2015
- BEI 75 919,6 K€ octobre 2015

Et la souscription du nouvel emprunt suivant :

- BEI 45 000,0 K€ août 2015 0,30 % (taux fixé pour 23 ans) échéance 2027

(c) Emprunts et dettes financières diverses

Ce poste de 552,8 K€ concerne des dépôts et cautionnements reçus.

(d) Fournisseurs

Ils représentent un montant de 6 169,0 K€. Ils s'élevaient à 5 847,1 K€ à la clôture de l'exercice 2014.

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

(e) **Dettes fiscales et sociales**

Le montant total représente 10 825,9 K€. Le montant constaté à la clôture de l'exercice précédent était de 8 889,6 K€.

Dans le détail :

- Personnel et organismes sociaux : 2 839,5 K€
- TVA : 4 758,5 K€
Ce poste comporte pour l'essentiel la TVA collectée, pour un montant de 3 158,6 K€.
- Autres impôts et taxes : 3 227,8 K€
Ce poste intègre un montant de 886,0 K€ au titre de l'IRAP, et un montant de 665,0 K€ concernant la redevance domaniale.

(f) **Dettes sur immobilisations**

Le montant s'élève à 4 953,9 K€ en 2015, pour 3 602,0 K€ en 2014.

Cette importante augmentation est liée aux travaux en cours.

(g) **Compte courant SITAF**

Ce montant de 3 154,6 K€ en 2015 fait ressortir le trop versé par la SITAF après les opérations de compensation et compte tenu des acomptes versés en cours d'exercice.

Les acomptes ont représenté un montant de 3 901,2 K€.

(h) **Autres dettes**

Le montant s'élève à 12,3 K€ en 2015, pour 13,1 K€ en 2014. Il s'agit de créiteurs divers.

(i) **Produits constatés d'avance**

Le montant est de 76 085,1 K€ au 31 décembre 2015, pour 32 382,5 K€ au 31 décembre 2014.

Il est composé pour l'essentiel :

- de primes d'émission d'obligations qui sont amorties annuellement (solde de 68 193,9 K€) : un montant de 25 144,7 K€ a été perçu lors de l'émission complémentaire de 85 000,0 K€ d'avril 2015, et de 23 776,0 K€ au titre de l'emprunt de 100 000,0 K€ émis en novembre 2015 ;
- d'une avance sur la location de fibres optiques, également amortie annuellement (solde de 574,5 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 6 015,0 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 2015 dont le résultat est nettement meilleur que celui de 2014, malgré la baisse de la production immobilisée, l'augmentation des dotations et la baisse du résultat exceptionnel, plus précisément :

- le chiffre d'affaires péages progresse de 7 M€ et l'excédent brut d'exploitation de 4 M€;
- le résultat financier s'améliore de 7 M€ ;
- les dotations progressent de 3 M€.
- le résultat exceptionnel se dégrade de 1 M€

C. 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 16,12 millions d'euros que nous vous proposons d'affecter au compte de report à nouveau dont le solde passerait ainsi de (43,14) millions d'euros à (27,02) millions d'euros.

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

D. Evènements 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 2015.

IX. FILIALES ET PARTICIPATIONS

A. SNC Autoroutes Trafic

La SFTRF est entrée le 30 juin 2004 dans la SNC 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 *SNC 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 'clé en main' directement utilisable à l'antenne par FRANCE 2), internet (webtr@fic), wap, l-mode, etc...)

Le représentant permanent de la SFTRF au conseil d'administration de cette SNC est M. Didier SIMONNET, Directeur général de SFTRF.

B. SEMICROF

La SFTRF, dans un premier temps, a conservé sa participation de 36% du capital dans la SEMICROF (Société d'Economie 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 2015.

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 36,0% à 44,9%.

Le conseil d'administration du 17 décembre a autorisé le rachat de titres complémentaires permettant de dépasser le seuil de 50%.

A défaut d'informations financières plus récentes, les capitaux propres de cette société au 31 décembre 2014 sont les suivants, en milliers d'euros :

Capital	448
Réserves	799
Résultat de l'exercice 2014	(422)
Subventions d'investissement	167
Total	<u>992</u>

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

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 nouvelle 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 €.

A 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.

Le nouveau capital est réparti comme suit :

ASF	26 730 actions	36,0%
ESCOTA	5 220 actions	7,0%
APRR	20 520 actions	27,6%
AREA	4 770 actions	6,4%
SFTRF	4 320 actions	5,8%
ATMB	1 620 actions	2,2%
CREDIT MUTUEL	11 150 actions	15,0%
TOTAL	74 330 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 2015 est le dixième exercice clôturé et le compte de résultat fait apparaître une perte de 9 920 K€.

Les capitaux propres de cette société au 31 décembre 2015 sont les suivants en milliers d'euros :

Capital	7 433
Report à nouveau	(760)
Résultat de l'exercice 2015	(9 920)
Total	<u>(3 247)</u>

Compte tenu de l'arrêt de l'écotaxe et des incertitudes liées à la pérennité de cette structure, il a été décidé de maintenir la provision à 100% des titres et créances rattachées de cette société.

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.

Un dividende d'un montant de 1,4 K€ a été perçu sur l'exercice 2015.

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.

La facturation se fait pour partie sous la forme d'une location annuelle et d'une avance forfaitaire amortissable de 230 K€, libérée par un paiement en actions de la société FIBREA.

Cette participation représente 16,085% du capital.

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. A 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.

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'Etat (APE) possédait, suite à la recapitalisation intervenue en 2008, 99,94% du capital dont le montant s'élevait à 5,9386 M€. A noter que les titres étaient détenus initialement par ADF et que 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 (Etat) : | 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. Conventions conclues en 2015

Au cours de l'exercice écoulé, deux conventions donnant lieu à application de l'article L225-38 du code de commerce ont été conclues.

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.

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 84 000,00 €.
- 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 €.

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. Une convention a été signée avec le SDIS avec date d'effet au 1^{er} janvier 2009 ; elle est relative aux

interventions sur l'autoroute A 43 (signée le 27 juillet 2009). Le montant comptabilisé est de 15 259,82 €.

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.

A noter un avenant signé en date du 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 19 924 788,54 € sur l'exercice 2015.

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 2015, un montant de 35 836,28 € a été facturé.

Conventions relatives à la rémunération et frais de déplacement du Président :

La convention suivante a été passée entre ATMB et la SFTRF, et prévoit la refacturation par ATMB des rémunérations et charges et de la totalité des frais de déplacement affectés à la SFTRF, de M. François DROUIN, Président de la SFTRF.

La convention a été autorisée par le conseil d'administration du 26 septembre 2013. La période de facturation couverte est du 1^{er} janvier au 31 décembre 2015.

Au titre de 2015, un montant de 174 030,94 € a été comptabilisé.

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 2015 :

- M. Didier SIMONNET : 153 883 € de rémunérations

XIV. PERSPECTIVES POUR 2016

Les principales perspectives pour 2016 sont les suivantes :

a. Second tube

Côté français, les travaux de creusement à l'explosif restant à effectuer devraient se terminer à l'été 2017. Ensuite devraient suivre la fin de « l'habillage » de la partie du second tube creusée à l'explosif (PM 0-650), la fin de tous les travaux de génie civil des ouvrages annexes et le démarrage des travaux de réalisation de la chaussée avec les réseaux enterrés.

Côté italien, les travaux de creusement à l'explosif vont se poursuivre.

b. Tunnel du Fréjus

Les travaux de rénovation de l'éclairage, qui utilisent la technologie LED, vont se poursuivre en 2016.

Les travaux de remplacement de la conduite incendie devraient démarrer à mi 2016 pour s'étaler sur trois années civiles (de 2016 à 2018).

Les deux marchés de rénovation des ventilateurs (ventilateurs et accélérateurs d'une part et énergie contrôle commande d'autre part), devraient être attribués avant la fin du 1^{er} semestre 2016 pour ensuite un démarrage des études d'exécution.

c. Autoroute de la Maurienne

Le marché de rénovation du PC CESAM ayant été notifié à fin 2015, les travaux ont commencé en 2016 devraient durer deux années.

La deuxième tranche de rénovation des chaussées de l'autoroute (sens 2) aura lieu au printemps 2016.

Les travaux de réparation du viaduc de Fourneaux se poursuivront par une deuxième tranche prévue printemps-été-automne 2016.

La première tranche des travaux de reconstruction du viaduc du Charmaix (avec démolition de l'ancien) commencera au printemps 2016.

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 2015.....	p. 47
Annexe 2 : Autres mandats des mandataires sociaux	p. 49
Annexe 3 : Organigramme de la société au 31 décembre 2015.....	p. 5
Annexe 4 : Trafics sur l'autoroute en 2015 avec évolution par rapport à 2014	p. 53
Annexe 5 : Trafics dans le tunnel du Fréjus en 2015 avec évolution par rapport à 2014	p. 54
Annexe 6 : Statistiques des pannes et accidents sur l'autoroute en 2015	p. 56
Annexe 7 : Statistiques des accidents, incendies et secours dans le tunnel en 2015 avec évolution par rapport à 2014	p. 58
Annexe 8 : Bilan des recettes de péages (autoroute et tunnel) et moyens de paiement	p. 61
Annexe 9 : Investissements en 2015.....	p. 63
Annexe 10 : Bilan actif.....	p. 64
Annexe 11 : Bilan passif	p. 65
Annexe 12 : Résultats de la société au cours des cinq derniers exercices sociaux.....	p. 66
Annexe 13 : Liste des conventions courantes.....	p. 67