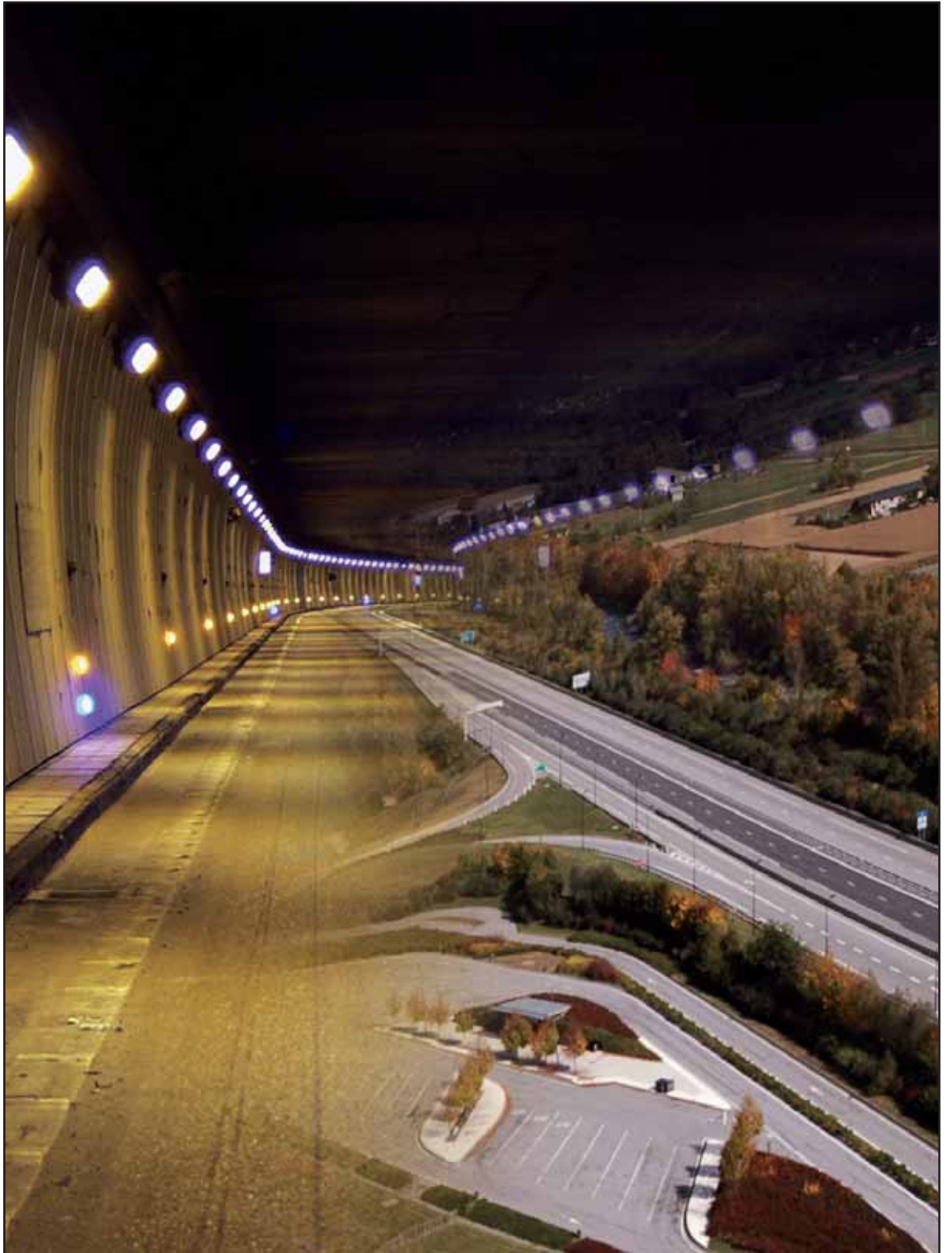


# Rapport d'activité 2007



Rédaction, conception et réalisation : SFTRF - Photos : SFTRF, J. Truchet, Thomas Bartel, LABEL IMAGE, X. NUER, G.Crossay  
Imprimé en France.

# Sommaire

<b>Le mot du Président</b>	4
<b>Le mot du Directeur Général</b>	5
<b>Profil de l'entreprise 2007 : des avancées majeures</b>	6/8
<b>Trafics 2007 : une légère augmentation</b>	9/10
<b>La sécurité : au coeur des priorités</b>	11/15
<b>Investissements : renforcer la sécurité et renouveler les équipements</b>	16/17
<b>Politique commerciale : de nouvelles règles</b>	18/20
<b>Ressources humaines : des chantiers majeurs</b>	21/23
<b>Développement durable : maintenir les engagements</b>	24/25
<b>Perspectives 2008</b>	26
<b>Comptes annuels 2007</b>	27/34



# Priorité à la sécurité et à la qualité de service

**C**omme le montre ce rapport d'activité, la priorité a été à nouveau donnée en 2007 à la sécurité et à la qualité de service à nos clients de l'A43 et du tunnel du Fréjus.

Le gestionnaire unique du tunnel du Fréjus, le GEIE-GEF a été mis en place en mai, et a fait d'ores et déjà bien progresser l'unification des méthodes et des équipements entre les parties française et italienne du tunnel, au bénéfice de la sécurité ; le projet de galerie de sécurité a beaucoup avancé, avec l'approbation définitive du projet par la CIG, et le déroulement de l'enquête d'utilité publique côté France et de la conférence inter-services côté Italie.

En ce qui concerne l'autoroute, les projets également complexes de mise aux normes des tunnels ont été terminés, et les premiers appels d'offres lancés.

Par ailleurs, l'automatisation des barrières de péage a permis de reconvertir une trentaine d'emplois notamment sur des missions de sécurité ou de maintenance de nos équipements.

Est à souligner également le très important chantier de réfection des chaussées de l'A43, qui s'est déroulé sans accident de la circulation grâce notamment à l'action des agents de la SFTRF intervenant pour son balisage.

Si l'on ajoute le fait que les résultats financiers ont marqué un net progrès par rapport à 2006, et que le dossier de la recapitalisation a été finalisé dans ses principes, avec la décision du gouvernement de recapitaliser la société à hauteur de 446 M€, on ne peut que tirer un bilan très positif de cette année 2007.



Ces très bons résultats sont le fruit de l'action quotidienne des femmes et des hommes de la SFTRF, et de la qualité du dialogue avec l'ensemble de nos partenaires, à commencer par l'Etat, notre actionnaire majoritaire et notre autorité concédante. Qu'ils en soient tous remerciés.

**Patrice Raulin,  
Président**

# 2007 : un bon crû pour la SFTRF

**C**omme cela a été rappelé par le Président, 2007 aura vu se dérouler de nombreux chantiers techniques, administratifs et sociaux avec une forte implication de tous les agents de la société et des représentants du personnel.

Je voudrais dire ici toute ma satisfaction d'avoir pu, en liaison avec les partenaires sociaux, mener à bien le délicat chantier technique mais surtout social de l'automatisation des péages, chantier qui n'aurait pu être mené sans le sens des responsabilités dont ont fait preuve les délégués syndicaux et les membres du Comité d'Entreprise. La conclusion de ce chantier a permis de donner un nouveau départ de carrière pour de nombreux agents qui ont accepté de changer de métier. Il faut aussi remercier leurs nouveaux collègues qui les ont accueillis et ont su, par compagnonnage, leur transmettre leurs savoir et expérience.

Je voudrais également souligner le travail très important qu'a représenté la création du GEIE-GEF. Cette création s'est faite aussi grâce à un dialogue soutenu entre les personnels des deux sociétés, leurs directions et bien entendu la direction du GEF. Si on y ajoute la mise en oeuvre des conditions minimales d'exploitation (CME), on prend ici conscience de tout le travail accompli pour "notre tunnel" et je ne veux pas oublier dans cette reconnaissance le rôle et l'implication du directeur du GEF et directeur général adjoint de la société.

L'autoroute, outre la manifestation célébrant son 10<sup>ème</sup> anniversaire, a changé de "dimension" en 2007. Longtemps perçue comme un ouvrage d'art neuf, elle est devenue, sous l'impulsion de la direction de réseau, un véritable outil industriel qu'il convient de maintenir et d'exploiter. Ainsi, en plus de la nécessaire rénovation des chaussées, des gammes de maintenance ont été généralisées de manière à parfaire la fiabilité de ses installations et les équipes ont été renforcées dans tous les services.

2007 aura vu aussi se décliner par société d'autoroute la convention collective nationale de branche et la SFTRF a donc engagé ce lourd chantier avec près d'une vingtaine de réunions de



la commission interne de suivi. Il faut saluer ici le travail important effectué, sous la houlette de la direction des affaires juridiques et des ressources humaines, par cette commission, même s'il n'a pas été possible de répondre positivement à toutes les demandes de changement de classification.

Enfin, il serait injuste d'oublier les dossiers complexes menés par la direction technique avec, outre le pilotage des études de la galerie, la réalisation des dossiers de consultation pour la mise aux normes des tunnels et ceux tout aussi complexes menés par la direction financière et commerciale, au premier rang desquels figurent toutes les simulations financières faites pour la recapitalisation de la société.

Avant de conclure, signalons que l'enquête judiciaire suite à l'incendie du 4 juin 2005 s'est poursuivie en 2007 avec la désignation par le juge d'instruction d'un nouvel expert chargé d'une mission de synthèse des différentes expertises et qui nous a déjà saisi de plusieurs demandes complémentaires.

Merci à toutes et à tous pour votre engagement à la SFTRF pour 2007.

**Didier Simonnet,  
Directeur Général**

# 2007 : des avancées majeures



**Avec un effectif de 310 salariés, la SFTRF assure l'exploitation, dans le cadre d'une concession d'Etat, du tunnel routier du Fréjus et de l'Autoroute de la Maurienne (A43). Le tunnel routier du Fréjus, mis en service en 1980 et long de 12,8 km, se situe au carrefour de deux grands axes d'échanges entre la France et l'Italie. L'autoroute de la Maurienne/A43, assure la jonction entre le tunnel routier du Fréjus et le réseau des autoroutes françaises, tout en permettant une desserte des pôles touristiques et économiques de la vallée de la Maurienne.**

L'année 2007 a été marquée par l'aboutissement de différents projets majeurs initiés en 2006.

Pour le tunnel routier du Fréjus, conformément à la directive européenne 2004/54/CE du 29/04/2004 qui prévoit la création d'un "exploitant unique" pour les tunnels binationaux, la mise en place effective depuis le 1<sup>er</sup> mai 2007 de cet exploitant unique pour la gestion de l'ouvrage, a constitué un événement important. Les statuts de ce Groupement Européen d'Intérêt Economique dénommé "Groupement d'Exploitation du Fréjus" (GEF), ont été validés par la Commission Intergouvernementale (CIG) du 23 Mars 2007.

De manière concomitante, l'ouvrage s'est doté de Consignes Minimales d'Exploitation (CME) qui définissent les conditions d'exploitation du tunnel en cas de défaillance d'équipements de conduite de l'installation.

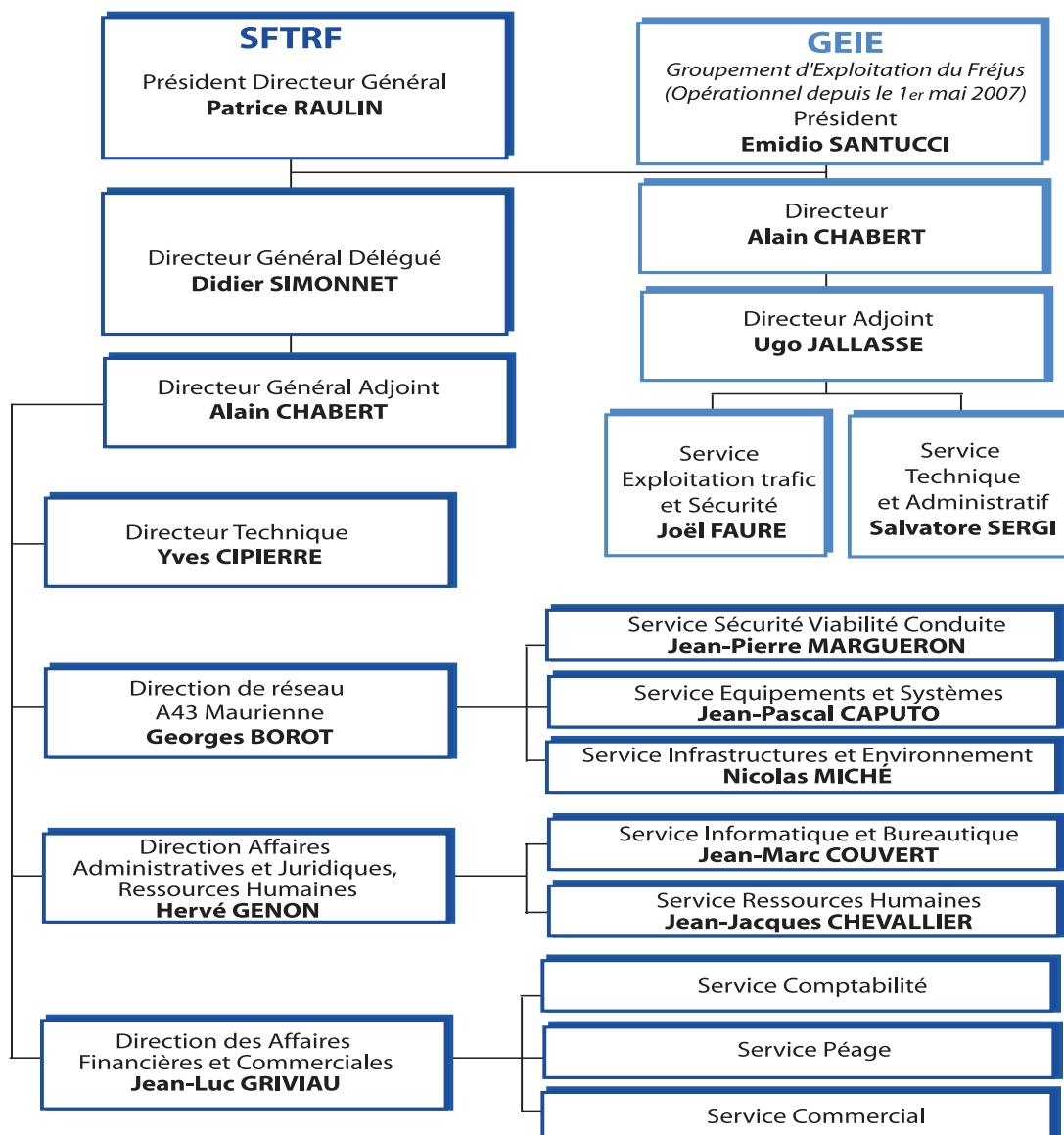
Le dossier de la galerie de sécurité a vu durant cette année l'approbation de son projet par la CIG, l'engagement des procédures administratives française et italienne, et le lancement de la

consultation pour le choix d'un maître d'oeuvre travaux. Enfin, les premiers échanges sur les moyens d'assurer le financement de cette galerie ont eu lieu entre les autorités concédantes et les sociétés concessionnaires.

Autre dossier initié en 2006 et qui a abouti en 2007, celui de l'automatisation des péages. Ainsi 4 gares secondaires et une voie de la barrière de Saint-Michel de l'Autoroute de la Maurienne ont été automatisées progressivement au cours de l'année, avec la mise en place d'un accompagnement social et technique qui a permis la reconversion de près de 30 receveurs péagers à de nouvelles fonctions.

Enfin, le dossier de la mise aux normes des tunnels de l'autoroute s'est poursuivi, avec la consultation et l'attribution du premier chantier concernant les tunnels d'Aiguebelle et des Hurtières. Pour le tunnel d'Orelle, les études détaillées pour les travaux de ventilation et chantiers de génie civil ont permis le lancement de la procédure de consultation au tout début de l'année 2008.

## Organigramme au 31/12/2007\*



\*Entre le 31 décembre 2007 et la date de publication de ce rapport d'activité, la fonction de Directeur Général a été à nouveau confiée à Didier SIMONNET compte-tenu de la nomination de Patrice RAULIN à la présidence de LTF.

## Chiffres clés 2007

	<b>AUTOROUTE DE LA MAURIENNE (A43)</b>	<b>TUNNEL ROUTIER DU FRÉJUS</b>
<b>Longueur</b>	67,46 km	12,87 km
<b>(Dont rampe d'accès au tunnel)</b>	4,4 km	
<b>Trafic Moyen Journalier VL</b>	5649	2403
<b>Trafic Moyen Journalier PL et cars</b>	2612	2454
<b>Trafic Moyen Journalier Total</b>	8261	4858
<b>Chiffre d'affaires (en millions d'euros HT)</b>	34,8	72,5
<b>Chiffre d'affaires Total (en millions d'euros HT)</b>	107,3	
<b>Effectif au 31/12/2007</b>	289 personnes en équivalent temps plein	

## Composition du conseil d'administration au 31/12/2007\*

### Administrateurs

**Patrice RAULIN**  
Président Directeur Général

**Vincent AMIOT**  
Ministère de l'Écologie,  
de l'Énergie, du Développement  
Durable et de l'Aménagement  
du Territoire (MEEDDAT)

**Michel BOUVARD**  
représentant le Conseil  
Général de la Savoie

**Philippe DUMAS**  
Président des Autoroutes  
de France

**Gilles DUMOLARD**  
Président de la Chambre de  
Commerce et d'Industrie de  
Grenoble

**Jean FLACHER**  
Représentant le Conseil  
Général du Rhône

**Rodolphe GINTZ**  
Ministère du Budget, des  
Comptes Publics et de la  
Fonction publique.

**Jean-Pierre HUGUENIOT**  
Président de la Chambre  
de Commerce et d'Industrie  
de la Savoie

**Bernadette LACLAIS**  
représentant la Ville de  
Chambéry

**Noël LEBEL**  
Ministère de l'Écologie,  
de l'Énergie, du Développement  
Durable et de l'Aménagement  
du Territoire (MEEDDAT)

**Guy MATHIOLON**  
Président de la Chambre  
de Commerce et  
d'Industrie de Lyon

**Florence MOURAREAU**  
Ministère de l'Intérieur

**Laurent PERDIOLAT**  
Ministère de l'Economie et  
des Finances

**Albert PERY**  
Représentant des Intérêts  
Publics Nationaux

**Serge RABET**  
Ministère des Affaires Etrangères

**Pierre RIMATTEI**  
Représentant des Intérêts  
Publics Nationaux

**Renzo SULLI**  
Représentant le Conseil  
Général de l'Isère

**Claude VALLET**  
Maire de Modane

**Directeur  
Général Délégué**  
Didier SIMONNET

**Contrôleur d'Etat**  
Gilbert VENET

**Censeurs**  
**Guy METRAL**  
Représentant la Chambre de  
Commerce et d'Industrie  
de la Haute-Savoie

**Jean-Paul COLÉON**  
Représentant la Chambre  
de Commerce et d'Industrie de  
Vienne

**Hubert JULIEN  
LAFERRIERE**  
Représentant la Ville de  
Lyon

**Alain COTTALORDA**  
Représentant la Ville de  
Bourgoin-Jallieu

### Commissaires du Gouvernement

**Patrice PARISÉ**  
Directeur Général des Routes  
Ministère de l'Écologie, de  
l'Énergie, du Développement  
Durable et de l'Aménagement du  
Territoire (MEEDDAT)

**Pierre-Denis COUX**  
Commissaire du  
Gouvernement adjoint  
Chef du service de la gestion  
autoroutière déléguée à la  
Direction Générale des  
Routes, Ministère de  
l'Écologie, de l'Énergie, du  
Développement Durable et de  
l'Aménagement du Territoire  
(MEEDDAT)

*\*Entre le 31 décembre 2007 et la date de publication de ce rapport d'activité, sont intervenus les changements suivants : La fonction de Directeur Général a été à nouveau confiée à **Didier SIMONNET** compte-tenu de la nomination de **Patrice RAULIN** à la présidence de LTF.*

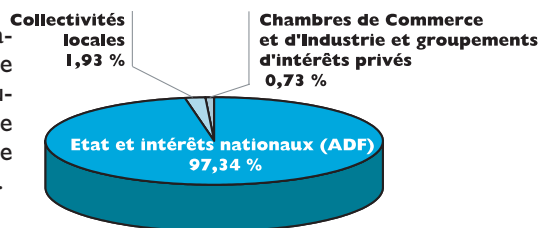
***Anne BOLLIET** a succédé à **Philippe DUMAS** à la Présidence des Autoroutes de France.*

***Jean-Claude RAFFIN** a succédé à **Claude VALLET** au Conseil d'Administration en tant que nouveau Maire de Modane.*

***Messieurs Hubert JULIEN-LAFERRIERE**, Représentant la Ville de Lyon, **Patrice PARISÉ**, Commissaire du Gouvernement, **Jean FLACHER**, Représentant le Conseil Général du Rhône et **Renzo SULLI**, Représentant le Conseil Général de l'Isère, ont quitté leurs fonctions au sein du Conseil d'Administration (leurs successeurs étant en attente de nomination).*

### ↳ Répartition du capital de la SFTRF au 31/12/2007

Suite à la recapitalisation intervenue en 2004, Autoroutes de France (ADF) possède 97,34% du capital.





# Trafics 2007 : une légère augmentation



**Les trafics du tunnel du Fréjus et de l'autoroute de la Maurienne enregistrent, pour l'ensemble des catégories de véhicules, une légère hausse en 2007 par rapport à l'année 2006 : + 3,45% pour le tunnel et + 1,72% pour l'autoroute. Cette augmentation est davantage marquée pour les poids lourds, en raison notamment de la fermeture temporaire du tunnel du Mont Blanc au mois de mars 2007 qui a eu un impact sur les trafics du Fréjus où s'est reportée une partie sensible des transits.**



**E**n 2007, les échanges routiers transalpins des poids lourds, évalués à travers le total des flux passant par les tunnels du Fréjus et du Mont Blanc, ont fait l'objet d'une légère hausse : on a ainsi constaté une évolution du trafic de poids lourds dans les deux ouvrages de 1,1% entre 2007 et 2006, contre

5,9% entre 2006 et 2005 (mais l'année 2005 avait été marquée par la fermeture du tunnel du Fréjus pendant 2 mois).

En ce qui concerne la répartition des transits entre les tunnels du Fréjus et du Mont Blanc, la part du trafic de poids lourds empruntant le tunnel du Fréjus a été de 59,8% en valeur moyenne pour



l'année 2007. En neutralisant les périodes de fermeture du tunnel du Mont Blanc, le taux ressort à 58,6%, contre 58,2% en 2006, alors qu'il était de 75,9% en 2004.

En 2007, le trafic de poids lourds dans le tunnel du Fréjus a augmenté de 3,8% par rapport à 2006 : ce chiffre intègre les périodes de fermeture de l'accès au tunnel du Mont Blanc, du 28 février au 10 mars 2007, suite aux travaux sur la RN 205 rendus nécessaires par des éboulements. Cet événement a fortement impacté les trafics du tunnel du Fréjus, en raison du report des transits, puisqu'en neutralisant cette période de fermeture du tunnel du Mont Blanc, les trafics 2007 des poids lourds enregistrent une hausse plus modérée de 1,8%.

Si l'on note une augmentation des trafics poids lourds au tunnel du Fréjus en 2007 et 2006, il faut cependant préciser que les trafics n'ont pas retrouvé leur niveau antérieur à l'incendie du 4 juin 2005. Ainsi le trafic des poids lourds en 2007 enregistre une baisse de 22% par rapport à celui de 2004.

Le trafic des véhicules légers au tunnel du Fréjus, essentiellement lié à des déplacements touristiques, avec des pointes en juillet et août et durant les vacances hivernales, a connu quant à lui une

hausse de 3,25% entre 2006 et 2007. Enfin, tous véhicules confondus pour l'année 2007, le tunnel du Fréjus enregistre une hausse de trafic de 3,45% par rapport à l'année 2006.

Dans le même temps, l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) a connu une nouvelle progression de ses trafics sur l'exercice 2007, avec un total de 20418 poids lourds, contre 19740 véhicules en 2006, soit une évolution de 3,4%.

Sur l'autoroute de la Maurienne, l'intensité kilométrique moyenne (\*) a augmenté de 1,72% par rapport à 2006, dont 1,09% pour les véhicules légers et 3,10% pour les poids lourds, ce dernier chiffre étant directement lié à l'augmentation des trafics de cette catégorie de véhicules dans le tunnel du Fréjus.

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

### Intensité kilométrique moyenne 2007 sur l'autoroute de la Maurienne

Mois	VL	PL+BUS	Total
Janvier	5433	2509	7942
Février	6899	2772	9671
Mars	7244	3380	10624
Avril	5644	2522	8166
Mai	4055	2548	6603
Juin	4626	2754	7380
Juillet	7218	2733	9951
Août	8365	1892	10257
Septembre	4847	2634	7481
Octobre	4148	2757	6905
Novembre	4026	2799	6825
Décembre	5292	2073	7365
TOTAL	5649	2612	8261
<b>Variation 2007/2006</b>	<b>1,09%</b>	<b>3,10%</b>	<b>1,72%</b>

### Trafics moyens journaliers en 2007 au Tunnel du Fréjus

Mois	VL	PL+BUS	Total
Janvier	2057	2416	4474
Février	2057	2684	4741
Mars	2425	3284	5710
Avril	2633	2475	5107
Mai	1989	2456	4445
Juin	1975	2570	4545
Juillet	3368	2433	5801
Août	4401	1575	5975
Septembre	2296	2432	4729
Octobre	1752	2562	4314
Novembre	1750	2651	4402
Décembre	2070	1947	4017
TOTAL	2403	2454	4858
<b>Variation 2007/2006</b>	<b>3,25%</b>	<b>3,65%</b>	<b>3,45%</b>

# La sécurité : au cœur des priorités de l'exploitation



**La sécurité reste constamment au cœur des priorités de la SFTRF, pour le tunnel du Fréjus et pour l'Autoroute de la Maurienne, tant du point de vue du travail quotidien des équipes que de celui d'une politique globale en la matière.**

## **Les centres d'entretien de l'Autoroute : une activité constante**

Situé à Sainte-Marie-de-Cuines à mi parcours sur l'autoroute, le Centre d'Entretien et de Sécurité de l'Autoroute de la Maurienne (CESAM) abrite le Poste de Contrôle de l'autoroute de la Maurienne, les services techniques et d'exploitation de l'autoroute, le hangar à sel, l'usine de fabrication de saumure, les garages des véhicules d'intervention, les ateliers techniques, et enfin, les locaux de la gendarmerie. Le CESAM et un second centre d'entretien, situé à La Praz, ont en charge la sécurité, la viabilité et l'entretien de l'A43.

L'activité de ces deux centres a été fortement marquée, pendant les mois de juin à septembre, par

l'exécution d'un important chantier de chaussées qui a permis la réfection de près de 60 kilomètres linéaires de revêtement entre Saint-Rémy-de-Maurienne et le Freney. Ces travaux ont représenté près de 46% de l'activité des deux centres, notamment pour le balisage et la surveillance des chantiers. Ce sont ainsi 722 balisages qui ont été mis en place, représentant près de 6200 heures de travail (contre 413 balisages pour 3016 heures en 2006). Le professionnalisme des agents a permis qu'il n'y ait pas d'accident pendant ce chantier malgré son impact important sur les conditions de circulation.

Outre la gestion des chantiers, les agents des deux centres ont en charge le nettoyage des sanitaires, voies de péage, poubelles et

déchets, l'entretien des espaces verts, des travaux divers et la viabilité hivernale.

Cette dernière activité a été peu sollicitée en 2007, du fait du relativement faible enneigement.

Ainsi, la viabilité hivernale a représenté au total 1655 heures de traitement, dont 1365 heures de en interne et 290 heures en externe, contre un total de 2400 heures en 2006.

Les mois les plus actifs ont été ceux de janvier et décembre qui ont représenté à eux seuls près de 70% de l'activité annuelle ; l'activité a été moindre en février, mars et novembre et quasi nulle en avril et octobre. Malgré un enneigement moindre, les températures de 2007 ont été nettement inférieures à celles de 2006, avec pour conséquence une prépondérance de l'activité préventive de salage des chaussées. De fait, la consommation de fondant a été légèrement supérieure à celle de l'exercice précédent (2070 tonnes contre 2000 tonnes en 2006). Compte tenu de la faible activité

hivernale, le personnel qui était mobilisé à cet effet a été affecté à des tâches d'entretien des clôtures et de l'assainissement.

L'aire d'exploitation du Rieu Sec a été activée 45 fois en 2007 totalisant 181 heures se répartissant entre les activations programmées (18 en 2007, représentant 84 heures, notamment pour des interdictions de circuler en Italie, des opérations de sécurité, des travaux ou exercices sous le Fréjus et divers) et des activations exceptionnelles (27 en 2007, pour 97 heures), en raison de pannes, feux de turbos ou incidents dans le tunnel d'Orelle ou au Fréjus, ou pour la gestion de bouchons sur la rampe d'accès au Fréjus.

Enfin, l'assistance à l'expérimentation de l'autoroute ferroviaire alpine s'est poursuivie en 2007. Les prestations fournies par la SFTRF dans le domaine de la sécurité incendie et des matières dangereuses sur la plate-forme de transbordement d'Aiton-Bourgneuf pour le compte de la société ges-

tionnaire SGTBA sont passées depuis novembre 2006 sous l'autorité du service Sécurité Conduite Viabilité au sein de la direction de réseau A43 : dans ce cadre, plus de 9850 poids lourds ont été contrôlés par les agents de la SFTRF, donnant lieu à la détection de 220 anomalies, dont 4 ayant fait l'objet d'une intervention des services publics de secours.

### Service sécurité du Fréjus :

#### une activité continue

Six pompiers sécurité tunnel (PST) sont présents 24/24 h et 365 jours par an sur la plateforme française, avec pour mission d'assurer la sécurité du tunnel du Fréjus, la plate-forme italienne disposant des mêmes effectifs. Deux agents de sécurité présents à l'intérieur de chacun des deux postes fixes dans le tunnel viennent renforcer cette capacité permanente d'intervention. Installés depuis fin 2005 aux premier et deuxième tiers du tunnel,



ces deux postes fixes, dotés chacun d'un véhicule anti-incendie, permettent de diminuer les délais d'intervention en cas d'incident dans le tunnel, et d'assister plus rapidement les usagers lors d'une évacuation.

Les PST prennent en charge la gestion du trafic et la sécurité incendie au tunnel du Fréjus, et en cas de sinistre, ils assurent la première attaque de l'incendie, dans l'attente de l'arrivée des moyens publics de secours français et italiens. Ils interviennent également au quotidien dans la gestion de divers événements tels que des incidents, pannes, échauffements de véhicules, que ce soit sur les plates-formes ou à l'intérieur du tunnel. En 2007, 166 interventions ont ainsi été réalisées, dont un peu plus de la moitié depuis la plate-forme française.

Ces agents assurent également les escortes des transits de matières dangereuses, ce qui a représenté 32393 véhicules accompagnés en 2007, et les convois exceptionnels (3049 véhicules es-

cortés en 2007). De plus ils ont en charge l'exploitation des portiques thermographiques, pour lesquels 742 alarmes ont été détectées en 2007 par les deux portiques situés sur la plate-forme française.

Enfin, sur l'aire de Saint-Michel de Maurienne, un PST prend en charge le contrôle des véhicules transportant des matières dangereuses avant leur transit dans les tunnels d'Orelle et du Fréjus. Doté de matériel d'intervention, il assure également la défense incendie du tunnel d'Orelle dans le cadre du Plan d'intervention et de Secours (PIS) de l'autoroute, en complément des moyens d'intervention du tunnel du Fréjus, et des services publics de secours.

### Événements et accidents : maintien d'un bilan favorable

Soixante-huit accidents, soit quatre de plus qu'en 2006, ont été dénombrés en 2007 sur l'autoroute de la Maurienne, avec pour conséquence un seul blessé léger

(contre six blessés en 2006). Cette faible accidentologie s'explique par une relative prudence des automobilistes sur une autoroute de montagne, associée à des efforts constants en matière d'entretien du réseau et de viabilité hivernale.

Le nombre de pannes sur l'autoroute est globalement en diminution (-36), qui se vérifie pour les véhicules légers (-57), alors que les pannes de poids lourds sont en augmentation (+21).

En ce qui concerne le tunnel du Fréjus, l'engagement des moyens du Plan de Secours Binational (PSB) a été demandé à 10 reprises en 2007 : 9 janvier, 10 février, 12 juin, 24 juillet, 25 juillet, 30 juillet, 24 août, 11 et 22 septembre, 7 décembre, pour des dégagements de fumées ou des débuts d'incendie rapidement maîtrisés.

Par ailleurs, dans le cadre de la gestion des événements au tunnel du Fréjus et sur l'autoroute de la Maurienne, une convention formalisant les moyens en personnel



### Exercices de sécurité : tester les hommes et valider les procédures

Un exercice de secours au tunnel du Fréjus a été organisé par les services publics (préfectures de Savoie et de Turin) dans la nuit du 27 au 28 octobre de 22h à 01h, sur le thème d'un incendie sur une installation technique (usine de ventilation).

Deux exercices inopinés y ont également eu lieu, respectivement à l'initiative du GEF et des services publics.

Dans les tunnels de l'A43, divers exercices

ont été organisés conjointement avec les services de secours publics et la gendarmerie afin de se conformer à l'article R118-3-8 du code de la voirie routière.

Ainsi, dans les tunnels d'Orelle et des Sorderettes un exercice cadre s'est déroulé le 23 janvier, et un exercice terrain suivi d'un exercice inopiné a été organisé le 30 novembre 2007.

Les tunnels d'Aiguebelle et Hurtières ont fait l'objet d'un exercice terrain le 15 novembre 2007, sur le thème de la gestion d'un accident de chantier sans incendie, ce scénario ayant été choisi en prévision des travaux qui seront engagés en 2008 dans ces ouvrages. Ces exercices, qu'ils se déroulent dans le tunnel du Fréjus ou dans les ouvrages souterrains de l'autoroute, permettent de tester diverses procédures, ainsi que la coordination des moyens d'intervention internes de la SFTRF et intervenants externes.



et matériel mis à disposition par la Croix-Rouge a été signée en 2007 entre cet organisme et la SFTRF. Le recours systématique à la Croix-Rouge française en cas de crise majeure permettra aux usagers impliqués dans un événement de bénéficier de la meilleure assistance possible, avec des moyens humains et logistiques adaptés.

**Politique de sécurité : un exploitant unique pour le tunnel routier du Fréjus**

Depuis le 1<sup>er</sup> mai 2007, le GEIE-GEF du Tunnel du Fréjus est officiellement constitué et opérationnel. Il représente l'aboutissement d'une réflexion engagée de longue date par la SFTRF et la SITAF, pour se conformer à la directive européenne 2004/54/CE qui prévoit la mise en place d'un "gestionnaire unique" pour l'exploitation des tunnels binationaux. Les statuts du GEIE-GEF ont été validés le 23 mars 2007 par la Commission intergouvernementale.

Il faut en effet rappeler, que de-

puis l'origine, le tunnel du Fréjus a été exploité conjointement par les deux sociétés concessionnaires, la SFTRF pour la France et la SITAF pour l'Italie, en application de la convention franco-italienne du 23 février 1972, notamment pour toutes les questions liées à l'entretien et à la sécurité du tunnel. Un Groupement d'Intérêt Economique (GIE) assurait la coordination entre les deux sociétés et arrêtaient les modalités de répartition des recettes et des dépenses.

Une réflexion avait été engagée dès 2005 sur une évolution du rôle de ce GIE pour en faire "le gestionnaire unique du tunnel", au sens de l'article 5 de la directive européenne 2004/54/CE du 29 avril 2004, relative aux exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels des réseaux routiers transeuropéens.

Cette réflexion a abouti à la création d'un GEIE, Groupement Européen d'Intérêt Economique, dénommé Groupement d'Exploitation du Fréjus (GEF), dont la mise en place a été effective à

compter du 1<sup>er</sup> mai 2007, et qui a reçu des sociétés concessionnaires, le mandat de l'exploitation, de l'entretien et la conservation du tunnel, à l'exclusion des travaux neufs, du renouvellement du gros matériel et des installations, des dépenses d'entretien extraordinaires et de la perception des péages, domaines qui restent du ressort des sociétés concessionnaires. Ce nouveau GEIE qui est une entité contrôlée entièrement par la SFTRF et la SITAF est doté d'une direction opérationnelle.

Les services français et italien chargés de la sécurité, de la conduite et de la maintenance des installations du tunnel ont été intégrés dans cette structure, sous la forme d'un contrat de détachement permettant la mise à disposition sans but lucratif des personnels de la SFTRF et de la SITAF. Au total, le GEIE rassemble ainsi près de 185 agents.

La mise en place de ce gestionnaire unique contribue à l'amélioration de la sécurité, de la circulation et des services aux clients dans le tunnel du Fréjus, en per-



mettant de préciser les missions des différents intervenants, de renforcer l'homogénéisation de la formation du personnel et des pratiques entre la France et l'Italie. Dans le même temps, le tunnel du Fréjus s'est doté de Consignes Minimales d'Exploitation (CME) qui définissent les conditions d'exploitation du tunnel en cas de défaillance d'équipements de conduite de l'installation. La mise au point de ces consignes est le fruit d'un travail complexe et long consistant à déterminer les différentes défaillances possibles et à proposer les mesures compensatoires, notamment de gestion du trafic, pour y faire face dans l'attente de la remise en service de l'équipement défaillant. Enfin le GEF poursuit les études sur le retour d'expérience de l'incendie du 5 juin 2005, et des plans de secours binationaux déclanchés.

### **Travaux : sous l'angle de la sécurité**

En 2007, pour le tunnel du Fréjus, la SFTRF a lancé la réalisation d'études sur des dispositifs complémentaires en matière de sécurité, comme le câble détecteur d'échauffement. Parallèlement, les évolutions de la supervision se sont poursuivies alors que le chantier d'agrandissement des grandes trapées a du être repoussé d'un an, en raison de procédures contentieuses en Italie.

Pour la sécurité des tunnels de l'autoroute, la mise en application des circulaires Française ainsi que de la directive Européenne s'est poursuivie. Ainsi tous les projets détaillés relatifs à leur mise aux normes ont été élaborés. Pour les tunnels d'Aiguebelle et des Hurtières, la consultation des entreprises a aussi été engagée avec le choix de l'entreprise effectué en Janvier 2008. Pour le tunnel d'Orelle, la consultation des entreprises a été engagée au tout début janvier 2008. (Voir le chapitre "investissements" pages 16 et 17.)

## **Le Point sur le projet de galerie de sécurité du tunnel du Fréjus**

Suite à la demande des Ministres français et italien des Transports, la commission intergouvernementale de contrôle du tunnel du Fréjus (CIG) a eu recours à une expertise indépendante afin de déterminer les caractéristiques d'une galerie permettant d'assurer la sécurité et la rapidité de l'intervention des moyens de secours et de lutte contre les incendies, et l'évacuation des usagers. Lors d'une réunion en date du 28 avril 2006, la CIG a proposé aux Ministres italien et français des transports, en s'appuyant sur les résultats de cette expertise, le principe d'une galerie réservée à la circulation des véhicules d'exploitation et de sécurité, d'un diamètre utile de 8 mètres, pour permettre leur circulation en toute sécurité et commodité. Les Ministres ont donné mandat le même jour à la CIG pour faire réaliser d'ici la fin de l'année 2006 les études opérationnelles de cette galerie, et pour définir les modalités de financement des travaux par les usagers.

Le projet de galerie a donc été adapté pour répondre à la demande des Ministres des transports, et a été présenté au Comité de sécurité le 21 novembre 2006. Il a été approuvé par les Commissions Intergouvernementales du 11 décembre 2006 et du 7 et 8 juin 2007.

La SFTRF a lancé les procédures administratives au cours de l'année 2007. La consultation pour la recherche du maître d'oeuvre travaux a été lancée et s'est terminée par le choix du bureau d'études en février 2008. La fin de la procédure administrative française est attendue pour la fin du premier semestre 2008 (arrêté de déclaration d'utilité publique), la procédure italienne devant aboutir à cette même période. Parallèlement, la consultation pour le choix des entreprises de travaux de génie civil devrait être lancée à l'été 2008 et les réponses obtenues seraient analysées à l'automne 2008. Le début des travaux pourrait avoir lieu au premier semestre 2009.

Le financement de la galerie, pour un montant global d'environ 370 M€ en valeur 2004, pour lequel les Ministres ont souhaité qu'il soit assuré par l'utilisateur, doit être mis en place sur la base d'hypothèses de trafic et de coût de la mise en sécurité globale du tunnel du Fréjus. Les premiers échanges sur les moyens d'assurer le financement de cette galerie ont eu lieu entre les autorités concédantes et les sociétés concessionnaires.

Il convient de rappeler que ce projet est pleinement compatible avec celui relatif à l'extension du laboratoire souterrain de Modane.



# Investissements : renforcer la sécurité et renouveler les équipements



**En 2007, la SFTRF a investi plus de 14 millions d'euros pour le tunnel du Fréjus et l'autoroute de la Maurienne. Pour cette dernière, l'important chantier de chaussées mené au cours de l'été 2007 a représenté à lui seul plus du tiers des investissements de l'année.**

Ce chantier, qui a permis de rénover les chaussées de l'autoroute sur près de 60 km linéaires (la moitié dans chaque sens de circulation) entre Saint-Rémy de Maurienne et le Freney, a représenté un investissement de 5,8 M€HT pour la SFTRF.

Réalisé dans le cadre de l'entretien régulier des infrastructures, ces travaux permettent à la SFTRF de maintenir une sécurité et un confort optimal sur son réseau.

En matière de sécurité, les investissements réalisés en 2007 ont concerné principalement la réalisation en cours d'un programme d'amélioration de la sécurité dans les tunnels autoroutiers en application de l'instruction technique d'août 2000 et de la directive européenne dans le tunnel international du Fréjus dans le cadre des décisions de la com-

mission intergouvernementale. C'est dans ce cadre que le programme de mise aux normes des tunnels de l'autoroute s'est poursuivi en 2007 ; dans les tunnels d'Aiguebelle et des Hurtières des plots de jalonnement espacés de 10 m avec interposition de plots bleus tous les 100 m ont été mis en place, ainsi qu'une ligne guide en piédroit voie rapide pour les services de secours public. Les études de ventilation se sont poursuivies avec l'élaboration des projets détaillés et le lancement de l'appel d'offres pour les travaux, qui devraient être réalisés de juin à octobre 2008.

Pour le tunnel d'Orelle, suite à l'avis favorable de la CNESOR le 14 décembre 2006, les études détaillées pour les travaux de ventilation et différents chantiers de génie civil ont été lancées et réalisées. Le chantier, qui porte





principalement sur une modification de la ventilation en vue de maîtriser le courant d'air longitudinal en cas d'incendie, va s'échelonner du second semestre 2008 jusqu'à mi 2009.

C'est également dans le cadre de la directive européenne que s'inscrit le projet de construction d'une galerie de sécurité et de rameaux de communication avec le tunnel espacés de 400 mètres environ (voir encadré page 15).

D'autres investissements consacrés à l'amélioration de la sécurité ont été menés en 2007, parmi lesquels on citera ceux concernant l'évolution du logiciel de supervision du tunnel du Fréjus, rendue nécessaire pour permettre l'intégration des commandes du système de ventilation des abris et des plans de signalisation intégrant les nouveaux panneaux à messages va-

## Les principaux investissements réalisés en 2007 par la SFTRF

### TUNNEL DU FREJUS

Nature des investissements	M€ HT
Logiciels supervision	0,96
Matériels de transport	0,57
Logiciels PGI et divers	0,48
Protection contre les crues	0,41
Divers	0,38
Portiques thermographiques	0,21
Agencements bâtiments	0,21
Automatisation voies de péages	0,19
Galerie de sécurité	0,19
Piédroits tunnel	0,16
Restructuration radio	0,15
Matériels et mobiliers de bureau	0,12
Amélioration sécurité en tunnel	0,12
Compensation ICAS SITAF	-0,49
<b>TOTAL</b>	<b>3,66</b>

### AUTOROUTE A43

Nature des investissements	M€ HT
Chaussées	5,83
Automatisation voies de péage	1,01
Amélioration sécurité tunnels	0,76
Logiciels supervision	0,73
Matériels de transport	0,60
Divers	0,52
Panneaux à messages variables	0,38
Fin de travaux A43 (chaussées, aménagements paysagers)	0,30
Restructuration Vidéo DAI	0,22
Aménagements bâtiments	0,18
Logiciels PGI et divers	0,17
<b>TOTAL</b>	<b>10,70</b>
<b>TOTAL 2007</b>	<b>14,36</b>

riables. Par ailleurs, une partie du matériel radio du tunnel a été remplacée pour en améliorer la fiabilité.

En matière d'automatisation des péages, des investissements ont été réalisés pour l'acquisition et l'installation de bornes tous paiements (BTP) qui ont permis l'automatisation complète des barrières de péage de Saint-Julien Montdenis, Sainte-Marie de Cuines, Saint-Pierre de Belleville, et

Saint-Michel échangeur, ainsi que d'une voie de la gare de péage de Saint Michel.

Enfin, dans le cadre de la prise en compte des risques majeurs d'origine naturelle liés au caractère montagneux de l'environnement de l'autoroute et du tunnel, les travaux de sécurisation de la plate-forme contre les crues du Rieu Roux ont été conduits et achevés en 2007.

# Politique commerciale : de nouvel

**La clientèle du réseau de la SFTRF est essentiellement composée de transporteurs, les passages poids lourds et autocars assurant 77% des recettes de péages pour le tunnel et autoroute confondus. Pour ces catégories de véhicules, deux directives européennes fixent désormais les nouvelles règles du jeu en matière de système de péage et de remise commerciale sur l'autoroute.**



**L**a première, la Directive 2004/52/CE de 2004, dite "Directive Télépéage", donne obligation aux Etats membres qui ont des systèmes de péage de faire en sorte qu'au 1<sup>er</sup> janvier 2007 des systèmes de télépéage puissent être utilisés pour au moins 50% du flux de trafic dans chaque gare de péage. La seconde directive 1999/62/CE de 1999 modifiée, dite "Directive Eurovignette", précise que les abattements ou réductions ne peuvent en aucun cas excéder 13% du péage appliqué aux véhicules équivalents qui ne peuvent bénéficier d'un abattement ou d'une réduction.

## **Autoroute : mise en place du télépéage poids lourds**

Conformément à ce cadre réglementaire, le système d'abonnement poids lourds par carte CAPLIS, qui n'a plus été commercialisé depuis le 1<sup>er</sup> mars 2007, a disparu définitivement le 1<sup>er</sup> avril 2008. Il a été remplacé progressivement par le système de télépéage poids lourds, le TIS PL, dont la commercialisation, confiée à des sociétés émettrices, a débuté progressivement depuis la fin 2006, pour commencer à se généraliser en 2007. Les transactions aux péages reflètent cette évolution progres-

sive vers le télépéage poids lourds : une cinquantaine de transactions TIS PL étaient enregistrées en janvier 2007 sur l'autoroute de la Maurienne, passant à plus de 30000 (soit plus de 46% des transactions poids lourds) en décembre 2007, la tendance continuant à augmenter très fortement sur les premiers mois de l'année 2008, avec près de 60000 transactions télépéage poids lourds en janvier 2008.

De fait, le nombre de clients bénéficiant de contrats CAPLIS gérés par la SFTRF au 31 décembre 2007 a diminué, passant de 1812 abonnés en 2006 pour 13472 cartes en circulation, à 1483

# les règles



abonnés en 2007 pour 11239 cartes en circulation, les transporteurs basculant progressivement sur les nouveaux contrats de télépéage.

Depuis juillet 2006, la SFTRF, comme l'ensemble des sociétés concessionnaires d'autoroutes, a donc procédé à la modification progressive des barèmes de réduction CAPLIS, de façon à préparer la mise en oeuvre des modes de calcul de remise imposés par la Directive Eurovignette.

A ces contrats CAPLIS, il faut ajouter la gestion de contrats autoroute divers : 86 clients pour 238 cartes actives.

Enfin, pour les véhicules légers,

dans le cadre de produits commerciaux régionaux de télépéage, tels que "Directicimes" sur les réseaux AREA, ATMB et SFTRF ou "Diagonalpes" sur les réseaux AREA et SFTRF, des réductions de 25% sont proposées.

## **Tunnel du Fréjus : près de 4000 transporteurs abonnés**

Pour le tunnel du Fréjus, en accord avec la société italienne, le respect de la directive devrait être mis en place progressivement en 2008. La clientèle des transporteurs représente la moitié des transits, et 88% des recettes de péage.

Au 31 décembre 2007, 3916 transporteurs sont abonnés par l'intermédiaire de 16 groupements, et 3 seulement le sont directement. Ces clients représentent un total de 47405 cartes en circulation. Ces cartes, interoperables avec le tunnel du Mont Blanc, sont toutes identifiées avec le numéro d'immatriculation du véhicule auquel elles sont rattachées. On note une augmentation nette de près de 2600 cartes sur l'année pour 160 clients supplémentaires, ce qui correspond à une reprise du rythme moyen d'évolution annuelle du parc clientèle poids lourds.

Le dispositif d'abonnement actuellement en vigueur pour les transporteurs conduit à un rabais variant de 5 à 16% en fonction du nombre de passages effectués, la très grande majorité des abonnés et des groupements atteignant le plafond (3000 passages annuels).

Pour les véhicules légers, des formules d'abonnement 10 ou 50 passages permettent de bénéficier de remises substantielles par rapport au prix du passage simple.

En complément de la gestion des clients du tunnel et de l'auto-

route, la SFTRF, conjointement avec la SITAF, apporte depuis 2004 une assistance à l'expérimentation de l'autoroute ferroviaire alpine par la fourniture de prestations dans le domaine commercial à la société gestionnaire de celle-ci, l'AFA : une hôtesse assure en effet, au sein du service commercial de la SFTRF, les réservations sur les navettes, l'information générale aux clients ainsi que la prise de réclamations éventuelles.

## **Une évolution tarifaire encadrée**

L'évolution des tarifs du tunnel du Fréjus est strictement encadrée et se fait chaque année au 1<sup>er</sup> juillet, en fonction de l'accord signé entre les Gouvernements français et italien en octobre 2003, qui prévoit que "à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2004, les tarifs des péages applicables aux tunnels du Mont Blanc et du Fréjus évolueront tous les 1<sup>er</sup> juillet d'au moins la moyenne des taux d'inflation relevés dans les deux Pays entre le 1<sup>er</sup> mars de l'année précédente et la fin du mois de février de l'année en cours".

Pour 2007, la moyenne des taux d'inflation ayant été arrêtée à 1,43% par les instances de contrôle françaises et italiennes, selon les indices INSEE et ISTAT des prix à la consommation hors tabac pour l'ensemble des ménages, les tarifs en vigueur au Fréjus (tout comme ceux du tunnel du Mont Blanc) ont augmenté de 1,43% le 1<sup>er</sup> juillet pour l'ensemble des catégories de véhicules.

En matière de tarifs sur l'autoroute, comme chaque année, suite à la négociation avec la Direction Générale des Routes du ministère des Transports pour fixer les nouveaux tarifs de péage, les tarifs ont fait l'objet d'une augmentation applicable au 1<sup>er</sup> février

2007, publiée au Journal Officiel. Les tarifs 2007 ont été calculés en appliquant une hausse de 1,07% (évolution de l'indice des prix à la consommation de octobre 2005 à octobre 2006) sur le tarif hors taxes avant arrondi, en vigueur en 2006.

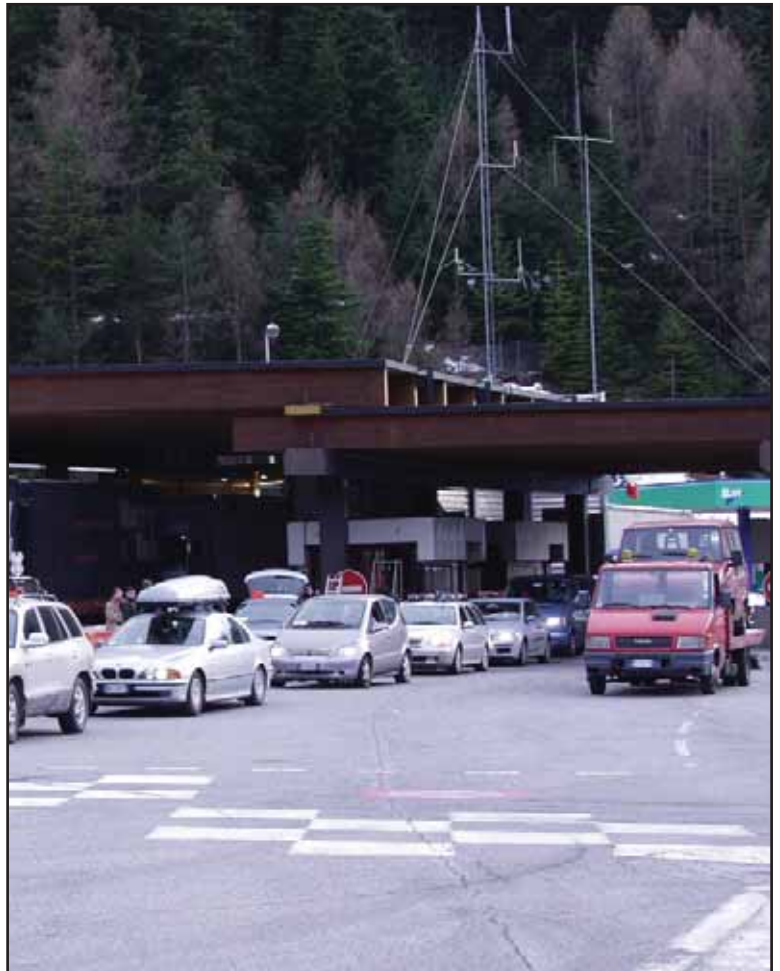
### **Informers les clients en temps réel**

L'information en temps réel à destination des clients du réseau SFTRF passe notamment par la radio autoroutière dans le cadre d'une convention avec Autoroute Info (107.7 FM), qui constitue un élément majeur de ce dispositif d'information à destination des clients.

Le site internet de la SFTRF, suite à sa refonte en 2006, propose désormais des informations en langues italienne et anglaise, mises en place en 2007, avec une large place à l'information sur les conditions de circulation, prévisions de circulation, travaux...

La SFTRF maintient également son dispositif spécifique d'information sur les jours et horaires de l'alternat de nuit dans le tunnel du Fréjus, notamment dans la presse, par la radio, sur un serveur vocal et sur son site internet. En effet la pratique de l'alternat de nuit, à l'occasion de travaux de sécurité dans le tunnel du Fréjus, a été relativement fréquente puisqu'elle a été activée durant 38 semaines, soit 77 nuits en 2007.

La SFTRF est aussi présente sur le Web Trafic, un service d'information sur les conditions de circulation en temps réel, accessible via différents sites internet, réalisés en partenariat avec différents concessionnaires ou gestionnaires de réseaux routiers et autoroutiers. Ce service est assuré par le GIE Autoroutes Trafic, organisme qui assure la génération des cartes Web Trafic sur internet, auquel la SFTRF avait adhéré en juin 2004.



### **Pérenniser les relations avec le monde du transport**

Comme chaque année, la SFTRF maintient ses relations commerciales avec la clientèle des transporteurs, notamment par la présence d'un stand lors de la Semaine Internationale du Transport et de la Logistique (SITL) qui s'est déroulée à Paris du 27 au 29 mars 2007, et par la participation aux congrès des organisations professionnelles du transport (OTRE 10 février 2007 à Montpellier, FNTR, 23 et 24 octobre 2007 à Paris, TLF 12 et 13 septembre 2007 à Paris, et UNOSTRA, 5 octobre 2007 à Toulouse).

Par ailleurs, depuis la mise en place du télépéage poids lourds,

la SFTRF fournit depuis juin 2007 une prestation en matière de gestion clientèle à la société émettrice Axxès dont elle est actionnaire. Dans ce cadre, l'équipe commerciale a été renforcée, passant en cours d'année de 4 à 10 personnes. Les nouveaux agents, recrutés dans le cadre du redéploiement des personnels lié à l'automatisation des péages, ont été formés à l'ensemble des techniques de gestion clientèle et à la pratique de l'italien et de l'anglais. En outre, la SFTRF maintient également ses efforts en matière de formation en langues étrangères (anglais et italien) de l'ensemble des personnels en charge du péage et de la relation avec la clientèle.

# Ressources humaines : des chantiers majeurs



**L'année 2007 confirme la stabilité des effectifs pour l'ensemble de la société, alors que la politique de gestion des ressources humaines a été guidée par des chantiers sociaux importants, comme ceux de la mise en place de l'exploitant unique pour le tunnel du Fréjus, le volet social de l'automatisation des péages, et la mise en place de la convention nationale de branche.**

**Un exploitant unique pour le tunnel du Fréjus**

Répondant à la directive européenne 2004/54 concernant les exigences minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen, la mise en place d'un exploitant unique pour le tunnel du Fréjus s'est concrétisée par la constitution du GEF le 1<sup>er</sup> mai 2007. (Voir page 14). Sur le plan des ressources humaines, chaque agent de la SFTRF travaillant au tunnel s'est vu proposer un avenant de mise à disposition auprès du GEF. Au total, le GEF rassemble ainsi près de 185 agents, dont 100 salariés de la SFTRF. Dans le cadre de cette mise à disposition, les agents restent sous contrat de travail SFTRF mais exercent leurs fonctions sous l'autorité du GEF.

**Fin du redéploiement des personnels suite à l'automatisation des péages**

Fruit d'une longue réflexion, l'automatisation des péages a débuté en 2006 pour le volet ressources

humaines, et s'est achevé en 2007, sur les plans humain et technique.

Avec pour objectif de préserver l'emploi, tout en optimisant la gestion des gares à faible trafic, et en tenant compte de la directive européenne qui impose l'intensification des systèmes de télépéage, l'automatisation des péages et son volet social ont été achevés en 2007. Le redéploiement des personnels s'est poursuivi dans une volonté de transparence et de dialogue avec les institutions représentatives du personnel. Au cours de l'année 2007, les derniers redéploiements des péagers concernés ont eu lieu après une période de formation. Ainsi, deux péagers ont été transférés sur des postes d'agents routiers patrouilleurs A43/receveurs péagers polyvalents, qui interviennent six mois en renfort de la viabilité hivernale et six mois au sein du service péage. Six péagers ont été formés pour occuper les six postes d'opérateurs TCO (terminal de contrôle optique) pour la gestion à distance des voies de

péage équipées de bornes tous paiements. Six autres péagers ont intégré le service commercial de la SFTRF en tant qu'agents commerciaux notamment pour le compte de la société Axxès, émettrice de badges de télépaiement dont la SFTRF est actionnaire, et contribueront à la promotion, à la vente et à la gestion du TIS poids lourds auprès de la clientèle, ainsi qu'à l'accueil des clients à Saint-Michel de Maurienne.

Enfin, trois péagers ont intégré le poste de régulation de l'A43 au CESAM, permettant ainsi d'avoir en permanence 24 h sur 24, un régulateur et un opérateur.

Ainsi, au terme du dispositif, sur l'ensemble des receveurs péagers, 32 ont été appelés à conserver leurs fonctions, et 28 salariés ont été reclassés dans de nouveaux services nécessitant des renforts ou en remplacement de départs en retraite.

### Stabilité des effectifs

Au total, les effectifs sont restés relativement stables en 2007, le nombre de contrats de travail passant de 305 au 31 décembre 2006 à 310 au 31 décembre 2007, représentant 289 personnes en équivalent temps plein moyen 2007. En 2007, le recours à l'intérim correspondait à 39,07 personnes en équivalent temps plein (contre 28,82 en 2006), dont 60% correspond à l'anticipation des mouvements de personnels et au redéploiement des agents dans le cadre de l'automatisation des péages, ce chiffre étant amené à diminuer significativement en 2008. Par ailleurs, la rémunération moyenne par personne (RMPP) a connu une augmentation de 3,2% en 2007.

### Formation : priorité à la sécurité

La SFTRF a accentué son effort sur l'objectif prioritaire fixé en

2006, en complétant les formations CACES (certificat d'aptitude à la conduite en sécurité) ainsi que les recyclages pour l'ensemble des techniciens évoluant dans des locaux sensibles et notamment les habilitations électriques.

Les autres domaines prioritaires en 2007 ont porté sur la sensibilisation des collaborateurs à la formation de base du secourisme (SST), et sur l'incitation des salariés à se mobiliser sur leurs propres besoins en formation, dans le cadre du Droit Individuel à la Formation (DIF).

Enfin toutes les personnes ayant fait l'objet d'un reclassement interne suite à la suppression de postes de péagers ont bénéficié d'un processus personnalisé leur permettant de prendre leurs nouvelles fonctions. Au total, 244 salariés ont suivi au moins une formation pour un total de près de 12.597 heures de formation, soit



une moyenne pour l'année de 41 heures par salarié.

L'effort de formation a représenté 5,48% de la masse salariale, soit une progression de 18% par rapport à l'année précédente.

### Relations sociales : un dialogue continu

En 2007, la Délégation du Personnel s'est réunie à neuf reprises, le Comité d'Entreprise, neuf fois également, et le Comité d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail (CHSCT) cinq fois.

Une nouvelle organisation syndicale, la CGC, s'est déclarée durant cette année avec la désignation d'un délégué syndical, la délégation CFTC n'ayant quant à elle plus aucune représentation au sein de l'entreprise.

Le chantier social le plus important de l'année 2007 aura été sans conteste celui de l'instauration de la nouvelle classification des emplois liée à l'application de la Convention Nationale de Branche. Ceci a permis de dresser un inventaire complet des emplois existants et de reprendre l'intégralité des descriptifs de poste. Une commission de suivi interne à l'entreprise s'est réunie 17 fois durant toute l'année 2007 aux fins d'examen et de validation des fiches de poste avant la cotation des postes au sein de 16 classes, selon l'accord transitoire signé au niveau de la Branche.

Deux accords d'entreprise ont fait l'objet d'un chantier social, l'un pour l'accompagnement de la réorganisation du service péage suite à l'automatisation des voies,

et le second pour la refonte de l'accord sur la viabilité hivernale et de ses conditions de rémunérations des heures et de repos lors des événements neigeux.



### Evolution de la répartition des contrats de travail au 30/12/2007

EFFECTIF	2005	2006	2007
Cadres	26	26	27
Agents de maîtrise	65	74	77
Employés	209	205	206
<b>TOTAL</b>	<b>300</b>	<b>305</b>	<b>310</b>



# Développement durable : mainte

**La SFTRF est depuis plus de vingt ans un acteur important du trafic routier transalpin. A ce titre elle est un des acteurs majeurs du développement économique à l'échelle régionale et de l'aménagement du territoire au plan local. La SFTRF maintient à travers différentes actions son engagement en matière de développement durable.**



## **Acteur de l'aménagement du territoire**

Depuis l'origine, d'importants aménagements ont été mis en oeuvre par la SFTRF pour maintenir la diversité écologique des abords de l'autoroute et intégrer au mieux l'infrastructure dans son environnement. Cette préoccupation s'est pérennisée depuis la mise en service de l'autoroute. Par exemple, la SFTRF souhaite réduire l'utilisation de certains produits phytosanitaires dans le cadre de l'entretien des nombreux espaces verts de l'autoroute de la Maurienne, en investissant dans des lances thermiques permettant de désherber certaines zones sans utilisation de produits herbicides.

Des actions de réhabilitation et de mise en valeur du paysage bénéficiant aux territoires proches

de l'autoroute sont menées, comme la mise en oeuvre dans le cadre du projet européen Interreg de travaux de requalification des berges de l'Arc, zone particulièrement dégradée en raison de l'érosion, travaux qui ont été poursuivis au cours de l'année 2007 par la revégétalisation de ces berges mais aussi des talus à proximité de la rampe d'accès au tunnel dans le cadre d'un programme global d'aménagements paysagers.

De même, dans le cadre du projet de galerie de sécurité du tunnel du Fréjus, la SFTRF a porté une attention particulière au traitement paysager de la future zone de stockage des déblais du futur chantier. En matière de surveillance de la pollution de l'air, la SFTRF et ATMB (Autoroute et Tunnel du Mont Blanc) ont mis en

place un suivi permanent de la qualité de l'air dans les vallées de Chamonix et de la Maurienne. Ce dispositif permet de disposer de données précises, grâce à deux stations de mesure installées dans chaque vallée, et exploitées par l'association de protection de l'air de l'Ain et des Pays de Savoie, Air APS, association au fonctionnement duquel participent financièrement par convention les deux sociétés autoroutières.

La SFTRF a également favorisé le développement de systèmes de télépéage, diminuant ainsi les temps d'attente en entrée et sortie de réseau, facteurs d'émission de gaz polluants. Enfin la SFTRF, dont les infrastructures se situent dans un milieu montagneux en constante évolution, conduit une politique active de prise en compte des risques naturels.



# nir les engagements



Pour cela des moyens importants sont investis en matière de gestion préventive aux abords de l'autoroute. En 2007, dans le cadre de la gestion des plages de dépôt des ouvrages hydrauliques de l'autoroute, une action a été engagée pour la surveillance et le suivi de l'engravement ainsi que le curage des plages de dépôt du torrent du Claret à Saint-Julien Montdenis, en intégrant la valorisation des matériaux prélevés. Cette action sera poursuivie pour les autres ouvrages hydrauliques, l'autoroute comportant 4 ponts canaux permettant à des torrents de passer au dessus de l'autoroute, et dont les plages de dépôt protègent à la fois l'autoroute et suivant les cas, des routes départementales ou communales, la voir ferrée, des ouvrages EDF ou des habitations. Ces travaux sé-



curisent également la population des villages et communes les plus proches de l'autoroute.

## **Prendre en compte l'environnement**

Depuis 2002, pour les poids lourds empruntant les tunnels du Fréjus et du Mont Blanc, une modulation tarifaire est appliquée en fonction de leur classification euro-polluante. Les véhicules les plus anciens (Euro 0), et donc les plus polluants, y sont interdits. Les poids lourds qui circulent dans ces tunnels sont en majorité des véhicules récents (Euro 3 et 4), qui rejettent moins d'oxyde d'azote dans l'environnement. En liaison avec son partenaire la SITAF, la SFTRF étudie les modalités d'évolution de la tarification euro-polluante au tunnel qui sera mise en oeuvre dans le courant de l'année 2008.

Pour l'autoroute de la Maurienne, la SFTRF applique, dans le cadre des conditions commerciales du télépéage poids lourds, une remise complémentaire de 3% sur ses tarifs pour les véhicules bénéficiant du meilleur taux euro polluant en vigueur (Euro 4 et 5). Enfin, par sa participation depuis l'origine à l'expérimentation de l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) qui relie Aiton à Orbassano en Italie, la SFTRF contribue à la mise en place d'une politique

intermodale pour le transport de marchandises.

## **Des actions en commun pour le développement durable**

La SFTRF, par des actions de sensibilisation à la sécurité routière, souhaite renforcer la sécurité sur son réseau en agissant sur le comportement de ses clients : ainsi elle organise différentes actions à destination de la clientèle de son réseau, comme des campagnes d'information et de sensibilisation auprès des conducteurs routiers, des visites spécifiques à l'attention des professionnels de la route et une action annuelle de prévention en faveur des scolaires de la vallée de la Maurienne au CESAM. De même, des actions sont menées pour agir sur le comportement des salariés par une large politique de prévention, de formation et de sécurité. Dans la continuité de ces différentes actions, la SFTRF a mis en place, pour la première fois en 2007 en collaboration avec la CRAM et la Gendarmerie, une journée spécifique autour de la sécurité routière à destination de ses salariés.

Enfin, d'une façon globale, la SFTRF participe au développement d'outils permettant d'améliorer la sécurité et la gestion du trafic (radio 107.7, Web trafic, panneaux à messages variables...).

# Perspectives 2008



**Dans un contexte de légère augmentation des trafics transalpins, avec cependant une répartition entre les tunnels transalpins du Fréjus et du Mont Blanc qui se stabilise aux alentours de 59% pour le Fréjus, sans pour autant avoir retrouvé les niveaux antérieurs à l'incendie de 2005, l'année 2008 verra s'engager ou se poursuivre trois grands chantiers.**

En premier lieu, la galerie de sécurité, dont la DUP devrait intervenir au premier semestre 2008, et pour laquelle, après le choix du maître d'oeuvre travaux, celui-ci devra élaborer les dossiers de consultation des entreprises pour le début du second semestre, avec la perspective de choix des entreprises chargées des travaux pour la fin de l'année. Parallèlement, le financement de cette galerie devra être impérativement arrêté avant le lancement effectif des travaux.

Le second chantier d'importance qui sera mené ou commencé en 2008 concernera les travaux de mise aux normes des tunnels de Aiguebelle et des Hurtières, auxquels succéderont des travaux similaires pour le tunnel

d'Orelle, ces derniers s'achevant en 2009. La réalisation simultanée de tous ces chantiers n'est pas envisageable à cause d'une part de la gestion complexe de la circulation pendant cette période et d'autre part de l'impossibilité de maintenir concomitamment des systèmes dégradés de GTC (gestion technique centralisée) sous tous ces tunnels.

Enfin, la mise en oeuvre de la directive Eurovignette au tunnel du Fréjus, avec si possible l'acceptation du TIS-PL à ce même tunnel, devrait être effective au cours de l'année.

Au plan financier, la SFTRF devrait bénéficier en 2008 d'une augmentation de capital de 446 M€ libérés sur 3 ans pour permettre la reconstitution de ses capitaux propres.

# Comptes annuels 2007

**Les comptes 2007 affichent un bénéfice de 260,9 M€ contre une perte de 26,7 M€ sur 2006, conséquence d'une reprise partielle de la provision pour dépréciation des immobilisations, pour un montant de 289 M€. Cette provision avait été dotée en 2005 pour un montant de 606 M€, et de nouvelles hypothèses nous ont conduit à la réviser sur 2007.**

**La situation financière de la SFTRF reste toujours préoccupante, avec le poids de la dette liée au financement de l'A43.**

**Les capitaux propres sont toujours fortement négatifs, et une recapitalisation est prévue au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2008.**

## Eléments structurants de l'année 2007 et chiffres clés

### Les éléments marquants de la situation financière de l'exercice 2007 sont les suivants :

↳ capitaux propres très fortement négatifs, une recapitalisation devant intervenir au courant du 1<sup>er</sup> semestre 2008,

↳ poids très lourd du coût du financement de l'autoroute de la Maurienne (la charge annuelle de la dette, de plus de 70 M€ pour un CA de 100,4 M€),

### Sur le plan économique, on note :

↳ L'augmentation des trafics des poids lourds dans le tunnel du Fréjus de 3,8% par rapport à 2006,

↳ Le poids des charges (investissements, exploitation) du fait, en particulier, des contraintes en matière de sécurité.

↳ La reprise partielle de la provision pour dépréciation de la concession pour un montant de 289 M€, suite à l'évolution des hypothèses retenues ; le montant initial (comptabilisé en 2005) était de 606 M€.

↳ La galerie de sécurité.


### ↳ Les chiffres clés 2007

	2007 (en M€)	2006 (en M€)
Chiffre d'affaires	107,3	100,4
Excédent brut d'exploitation	71,1	66,9
Résultat d'exploitation	330,8	43,2
Résultat financier	(71,0)	(70,8)
Résultat net	260,9	(26,7)
Capitaux propres	(441,1)	(701,5)

## Méthodes

La société n'a procédé à aucun changement de méthodes comptables dans les comptes de l'exercice 2007.

# Soldes intermédiaires de gestion 2006-2007

 **Tableau des soldes intermédiaires de gestion**

<b>(Chiffres en millions d'euros)</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Chiffre d'affaires	107,3	100,4
Production immobilisée	-	-
Production de l'exercice	107,3	100,4
Consommations	(17,0)	(14,9)
<b>(1) Valeur ajoutée</b>	<b>90,3</b>	<b>85,5</b>
Impôts et taxes	(4,2)	(4,3)
Charges de personnel	(15,0)	(14,2)
<b>(2) Excédent brut d'exploitation</b>	<b>71,1</b>	<b>66,9</b>
Amortissements de caducité	(19,4)	(19,3)
Dotations aux amortissements et aux provisions d'exploitation	(9,5)	(4,2)
Reprises sur provisions	289,4	0,3
Compensation SITAF	(1,4)	(0,9)
Autres charges de gestion	(0,1)	(0,1)
Autres produits de gestion	0,6	0,4
<b>(3) Résultat d'exploitation</b>	<b>330,8</b>	<b>43,2</b>
Produits financiers	4,4	5,0
Charges financières	(75,4)	(75,8)
<b>(4) Résultat financier</b>	<b>(71,0)</b>	<b>(70,8)</b>
<b>(5) Résultat courant (3-4)</b>	<b>259,8</b>	<b>(27,6)</b>
Produits exceptionnels propres à l'exercice	1,6	1,2
Charges exceptionnelles propres à l'exercice	(0,5)	(0,3)
<b>(6) Résultat exceptionnel propre à l'exercice</b>	<b>1,1</b>	<b>0,9</b>
Impôt sur les sociétés	-	-
Report résultat courant (5)	259,8	(27,6)
<b>(8) Résultat net (perte)</b>	<b>260,9</b>	<b>(26,7)</b>

# Analyse des résultats : évolution des soldes intermédiaires de gestion

## ↳ **Chiffre d'affaires**

Le chiffre d'affaires enregistre une hausse de 6,8 M€, soit 6,8%.

Ce montant résulte pour l'essentiel de l'augmentation des trafics. Il est en effet constaté une évolution des trafics poids lourds (hors fermeture du tunnel du Mont Blanc) de + 1,8% et des véhicules légers de + 2,1%.

La fermeture ponctuelle du tunnel du Mont Blanc, suite à des éboulements au mois de mars, a généré un trafic supplémentaire de l'ordre de 16000 poids lourds et 9000 véhicules légers.

La répartition du trafic entre les tunnels du Fréjus et du Mont Blanc, concernant les poids lourds, est passée de 58,2% en moyenne sur 2006 à 58,6% en moyenne sur l'exercice 2007 (hors fermeture du tunnel du Mont Blanc).

Les tarifs du tunnel du Fréjus ont augmenté de 1,43% à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2007, et ceux de l'A43 ont évolué en moyenne de 1.07% au 1<sup>er</sup> février 2007.

## ↳ **Excédent brut d'exploitation**

L'excédent brut d'exploitation 2007 ressort à 71,1 M€, pour un montant de 66,9 M€ sur l'exercice 2006. La hausse est de 4,1 M€ et représente 6,2% par rapport à 2006. L'essentiel de cette évolution est lié à l'augmentation du chiffre d'affaires, et des achats et charges externes.

## ↳ **Résultat d'exploitation**

Le résultat d'exploitation passe de 43,2 M€ en 2006 à 330,8 M€ en 2007. Cette variation considérable résulte principalement de la reprise partielle de la provision pour dépréciation des immobilisations pour un montant de 289,0 M€. Il faut également prendre en compte une augmenta-

tion importante des dotations aux amortissements, provenant du traitement en immobilisations renouvelables d'équipements préalablement intégrés au coût de la construction. Ceci a pour effet d'amortir ces équipements sur leur durée réelle d'utilisation, et non plus seulement sur la durée de la concession.

## ↳ **Résultat financier**

Le résultat financier passe de (70,8 M€) en 2006 à (71,0 M€) en 2007.

Dans le détail :

### **Intérêts des emprunts :**

La charge financière a été réduite d'un montant de 0,3 M€ suite à la renégociation de 3 emprunts souscrits auprès de la BEI. A souligner également le remboursement d'un emprunt de 5,9 M€ sur décembre 2007.

### **Produits financiers :**

Les produits financiers diminuent de 0,5 M€ de 2006 à 2007. Cette baisse provient essentiellement de l'impact de l'évolution des marchés sur une opération de swap de taux.

### **Divers :**

A noter une charge de 2,3 M€ correspond à l'amortissement de la soulte payée lors de la restructuration de la dette obligataire de 2005.

## ↳ **Résultat net**

Le résultat net passe de (26,7 M€) en 2006 à 260,9 M€ en 2007. L'écart est constitué pour l'essentiel de la reprise partielle de la provision pour dépréciation des immobilisations pour un montant de 289,0 M€, de l'augmentation du chiffre d'affaires, et de l'évolution de la dotation aux amortissements. En neutralisant la reprise de provision, le résultat 2007 apparaîtrait à (28,1 M€).

# Ventilation du compte de résultat

## Ventilation du compte de résultat entre les deux concessions

Le compte de résultat 2007 est ventilé ci-dessous en distinguant les contributions des deux concessions.

	<b>Chiffres en Millions d'euros</b>		
	<b>Tunnel</b>	<b>Autoroute</b>	<b>Total</b>
Chiffre d'affaires	72,5	34,8	107,3
Consommation de l'exercice			
en provenance des tiers	(9,0)	(8,0)	(17,0)
Impôts et versements assimilés	(1,1)	(3,1)	(4,2)
Charges de personnel	(6,7)	(8,3)	(15,0)
Excédent brut d'exploitation	55,7	15,4	71,1
Dotation aux amortissements			
et provisions, nettes	(2,5)	(6,6)	(9,1)
Amortissements de caducité	(2,8)	(16,6)	(19,4)
Reprise prov dépréc immobilisations	-	289,0	289,0
Autres charges d'exploitation	0,2	0,3	0,5
Compensation avec la SITAF	(1,3)	-	(1,3)
Résultat d'exploitation	49,3	281,5	330,8
Intérêts d'emprunts	-	(72,9)	(72,9)
Produits financiers	0,7	3,7	4,4
Autres charges financières	-	(2,5)	(2,5)
Résultat financier	0,7	(71,7)	(71,0)
Résultat exceptionnel	0,6	0,5	1,1
Bénéfice ou perte	50,6	210,3	260,9

# Bilan

<b>Chiffres en Millions d'euros</b>		
<b>ACTIF</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Actif immobilisé	1 101,4	826,2
Actif réalisable	57,3	57,7
Actif disponible	30,7	47,9
Total actif	1 189,4	931,8
<b>PASSIF</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Capitaux propres	(441,1)	(701,5)
Provisions risques et charges	2,6	2,5
Emprunts et dettes financières	1 589,4	1 594,9
Autres dettes	38,5	35,9
Total passif	1 189,4	931,8

## Actif immobilisé

Le montant total de l'actif immobilisé est de 1 101,4 M€ et représente 92.6% du total de l'actif. A fin 2006, ce même montant était de 826,2 M€.

## Actif circulant

L'actif circulant hors trésorerie s'élève en 2007 à 57,3 M€.

## Capitaux propres

Les capitaux propres de la société sont négatifs à hauteur de 441,1 M€ au 31 décembre 2007, contre un montant négatif de 701,5 M€ au terme de l'exercice 2006.

Une recapitalisation doit intervenir au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2008.

L'évolution s'explique comme suit :

<b>Montant au 01/01/2007 (701,5 M€)</b>	
Résultat de l'exercice	260,9 M€
Mouvements sur subventions d'investissement	(0,5 M€)
<b>Montant au 31/12/2007 (441,1 M€)</b>	

Le capital social est formé de 1.386.060 actions de 7,70€ de nominal au 31 décembre 2007, pour un montant total de 10.672.662 euros.

## Dettes financières

Les dettes obligataires représentent un montant de 1 115,8 K€. Les autres dettes financières représentent 473,1 M€.

## Autres dettes

Elles représentent un montant de 38,5 M€ et sont composées pour l'essentiel de dettes d'exploitation.

## Flux de trésorerie


**Tableau des flux de trésorerie**  
**Exercice clos le 31 décembre 2007 (en milliers d'euros)**

	<b>2007</b>	<b>2006</b>
<b>Résultat net</b>	<b>260 945</b>	<b>(26 671)</b>
Elimination des charges et produits sans incidence sur la trésorerie ou non liés à l'activité :		
Amortissements et provisions	(260 670)	22 904
Plus value / moins value de cession	(10)	(10)
Autres	(545)	(545)
<b>Marge brute d'autofinancement</b>	<b>(280)</b>	<b>(4 322)</b>
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité		
Créances	(1 285)	5 042
Compte courant S.I.T.A.F.	1 728	1 957
Stocks et en cours	(73)	(222)
Dettes d'exploitation et diverses	888	(3 686)
Autres	57	(85)
<b>Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité</b>	<b>1 315</b>	<b>3 007</b>
<b>Flux nets de trésorerie générés par l'activité</b>	<b>1 035</b>	<b>(1 315)</b>
Décaissements liés aux flux d'acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles	(12 610)	(6 287)
Encaissements liés aux flux de cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	78	124
Variation nette des immobilisations financières	(168)	(120)
<b>Flux nets de trésorerie liés aux opérations d'investissement</b>	<b>(12 700)</b>	<b>(6 284)</b>
Augmentation de capital	-	-
Subventions d'investissement reçues	14	254
Emission d'emprunts	-	-
Remboursements d'emprunts	(5 946)	-
Autres variations	50	(1 222)
<b>Flux nets de trésorerie liés aux opérations de financement</b>	<b>(5 882)</b>	<b>(968)</b>
<b>Variation de trésorerie</b>	<b>(17 547)</b>	<b>(8 566)</b>
Trésorerie d'ouverture	47 923	56 489
Trésorerie de clôture	30 376	47 923



# Résultats

## Résultats de la société au cours des 5 derniers exercices sociaux (montants en euros)

Nature des indications	2003	2004	2005	2006	2007
<b>1. Capital en fin d'exercice</b>					
Capital social	10 882 250	10 672 662	10 672 662	10 672 662	10 672 662
Nombre d'actions ordinaires existantes	229 100	1 386 060	1 386 060	1 386 060	1 386 060
<b>2. Opérations et résultats de l'exercice</b>					
Chiffre d'affaires corrigé de la quote-part revenant à la Société italienne	114 907 620	110 438 014	87 695 627	100 396 664	107 256 260
Chiffre d'affaires côté France(1)	106 148 701	103 589 865	77 260 814	88 515 276	95 938 801
Résultat avant impôt, dotations aux amortissements et provisions et transferts de charges	(35 185)	273 968	(32 036 157)	(3 762 529)	(174 754)
Impôt sur les bénéfices	-	-	-	-	-
Résultat après impôt, dotations aux amortissements et provisions	(24 938 820)	(36 650 881)	(48 402 908)	(26 670 885)	260 945 182
<b>3. Personnel</b>					
Effectif moyen des salariés pendant l'exercice	273	281(2)	287	286	289
Montant de la masse salariale de l'exercice	8 420 723	8 989 041	9 491 287	9 598 201	9 906 422
Montant des sommes versées au titre des avantages sociaux (Sécurité Sociale, oeuvres sociales, etc.)	3 915 849	4 345 197	4 504 783	4 616 877	4 887 956

(1) Avant compensation avec le partenaire italien.

(2) chiffre corrigé : 281 au lieu de 293.

## Résumé du rapport général des commissaires aux comptes

**L**es commissaires aux comptes, Paul Pacaud et Benoît Lebrun, dans leur rapport général sur les comptes annuels, certifient que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle des opérations de l'exercice écoulé et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

En application des dispositions de l'article L.823-9 du Code de commerce relatives à la justification de leurs appréciations, ils portent à votre connaissance les éléments suivants :

↳ L'annexe aux comptes annuels précise que les comptes ont été établis selon le principe de continuité de l'exploitation eu égard aux perspectives de recapitalisation de la société.

↳ Les immobilisations ont été dépréciées en date du 1<sup>er</sup> janvier 2005. A la suite de circonstances apparues au cours de l'exercice 2007, une nouvelle estimation de la dépréciation a été effectuée.

Les informations obtenues auprès de votre société et la qualité de son actionnariat nous paraissent suffisantes pour justifier la position ainsi retenue. Sur la base de nos travaux et des informations qui nous ont été communiquées à ce jour, et dans le cadre de notre appréciation des règles et principes comptables suivis par votre société, nous estimons que l'annexe donne une information appropriée sur la situation de la société au regard de l'incertitude, mentionnée ci-dessus, pesant sur la continuité de l'exploitation.

**Paul Pacaud**  
**Commissaire aux comptes**  
**titulaire**

**Benoît Lebrun**  
**Commissaire aux comptes titulaire**  
**représentant le Cabinet SALUSTRO REYDEL**  
**(membre de KPMG International)**

Les comptes annuels complets sont déposés au greffe du tribunal de commerce de Lyon,  
et sont disponibles pour toute personne intéressée.





**SFTRF,  
Société française  
du tunnel routier du Fréjus**

Siège social : Chambre de commerce et d'industrie de Lyon  
20, rue de la Bourse - 69289 Lyon cedex 2

**PARIS**

3, rue Edmond-Valentin  
75007 Paris  
Tél. : 01 49 55 33 43 - Fax : 01 47 05 99 01

**MODANE**

Plate-forme du Tunnel  
73500 Modane  
Tél. : 04 79 20 26 00 - Fax : 04 79 20 26 10  
[www.sftrf.fr](http://www.sftrf.fr)