

Rapport annuel 2025

Éditorial



03. ÉDITORIAL

04. PROFIL DE L'ENTREPRISE

06. ÉVÉNEMENT MARQUANT DE L'ANNÉE

- Le second tube du Fréjus entre en service

08. TRAFICS

10. SÉCURITÉ

- Accident sur la rampe d'accès du tunnel du Fréjus
- Un merlon de protection réalisé le long de la RD 1006
- Incident sur la conduite incendie du tunnel d'Orelle

12. INVESTISSEMENTS

- Sur l'A43
- Au tunnel du Fréjus
- Récapitulatif des investissements

17. COMMUNICATION

20. DÉVELOPPEMENT DURABLE

23. ZOOM SUR...

- Une nouvelle dynamique au comité de direction

24. RESSOURCES HUMAINES ET POLITIQUE RSE

27. COMPTES ANNUELS

34. PERSPECTIVES 2026

Deux événements d'une portée historique ont jalonné l'année 2025, faisant de cet exercice un millésime exceptionnel dans la vie de notre entreprise.

Le premier est la mise en service du second tube du tunnel du Fréjus, aboutissement d'une aventure industrielle et humaine de plus de vingt ans. Avec un investissement dépassant les 700 millions d'euros, ce projet aura connu bien des vicissitudes -la plus décisive étant la transformation, en cours de construction, d'une simple galerie de sécurité en un véritable tube ouvert à la circulation.

Ce choix, courageux et structurant, a permis d'atteindre un niveau de sécurité sans commune mesure avec la situation antérieure, tout en préservant délibérément la capacité initiale de l'ouvrage : une seule voie par sens de circulation, sans augmentation de débit.

La période automnale de fermeture du tunnel du Mont-Blanc nous l'a d'ailleurs rappelé avec une certaine constance : les files d'attente au péage n'ont guère été moins longues qu'en 2024. C'est là, précisément, la cohérence d'un projet qui n'a jamais eu pour ambition d'accroître les flux, mais d'en garantir la sécurité.

Le second événement est d'ordre financier, mais ses implications dépassent largement le cadre technique : le refinancement de la dette de près d'un milliard d'euros, contractée auprès de la Caisse nationale des autoroutes pour la construction de l'autoroute A43 Maurienne.

Cette opération n'est pas une simple restructuration comptable. Elle est la traduction concrète de la confiance que nos nouveaux créanciers accordent à la solidité du modèle économique de l'entreprise. Les prévisions de fréquentation et de résultats projetées jusqu'à l'échéance des concessions en 2050 ont en effet convaincu nos partenaires financiers de la capacité de notre entreprise à honorer ses engagements, avec des marges de sécurité que l'on peut qualifier de robustes. L'horizon s'est ainsi notablement dégagé.

Mais c'est peut-être un troisième événement, survenu alors même que nous achevons ces lignes, qui restera comme le fait le plus marquant, non seulement de l'année 2026, mais de l'histoire récente de notre entreprise.

La conclusion d'un accord portant sur la cession à la Caisse des Dépôts de la totalité des parts détenues par l'État dans notre capital ouvrira en effet une nouvelle ère. Cette opération n'aurait pas été possible sans la stabilité retrouvée que reflètent les deux événements décrits ci-dessus. Les reports de trafic liés aux aléas conjoncturels y ont certes contribué, il serait malhonnête de le nier. Mais réduire cette réussite à un simple effet d'aubaine serait faire injustice au professionnalisme et à l'engagement quotidien de nos salariés, grâce auxquels nous accomplissons notre mission de service public avec rigueur, tout en maîtrisant durablement nos charges.

L'arrivée de la Caisse des dépôts à notre capital sera une source de confiance profonde pour l'avenir. Institution de long terme par excellence, actionnaire de référence engagé dans l'intérêt général, elle apportera à notre entreprise la visibilité stratégique et la solidité institutionnelle dont elle a besoin pour aborder les défis des prochaines décennies. Les années 2026 et 2027 s'annoncent, à ce titre, aussi riches que l'a été 2025, avec la certitude, que nous les aborderons dans un cadre actionnarial à la hauteur de nos ambitions et de nos responsabilités.



Christophe CASTANER, Président, et Alain CHABERT, Directeur général

Profil de l'entreprise

COMPOSITION DU COMITÉ DE DIRECTION AU 31 DÉCEMBRE 2025

SFTRF

Directeur général

M. Alain CHABERT

Secrétaire général

M. Hervé GENON

Directeur technique

M. Nicolas MICHÉ

Directeur des affaires financières

M. Alain DARNAJOUX

Directrice de réseau A43 Maurienne

Mme Valérie FANICHER

Directeur du GEF

M. Jean-Marc COUVERT

Directrice des ressources humaines et RSE

Mme Mireille FRUMILLON

Directeur technique du GEF

M. Aurélien PARDIN

GEIE GROUPEMENT D'EXPLOITATION DU FRÉJUS

SITAF

Président du conseil d'administration

M. Claudio VEZZOSI

Directeur adjoint

M. Lorenzo BIANCO

Directeur d'exploitation

M. Gian Luigi CAREGNATO

SFTRF

Directeur

M. Jean-Marc COUVERT

Directeur technique

M. Aurélien PARDIN

COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION AU 31 DÉCEMBRE 2025

ADMINISTRATEURS

Département de la Savoie représenté par Mme Nathalie FURBEYRE

Chambre de Commerce et d'Industrie de la Savoie représentée par Mme Antonella JACQUEMMOZ

État

Mme Karine AUBERT
Mme Anne DEBAR
M. Boris HAUPTMANN
Mme Karima HUNAUT
Mme Méline MONTEIL
Mme Céline MOUCER

Département du Rhône représenté par M. Patrice VERCHERE

Chambre de Commerce et d'Industrie de Grenoble représentée par M. Paul DAVID

Département de l'Isère représenté par M. Bernard PERAZIO

Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon représentée par M. Philippe VALENTIN

Ville de Chambéry représentée par Mme Isabelle DUNOD

Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon représentée par M. Philippe VALENTIN

Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin
M. Bertrand LOOSES
Mme Valérie CHAMPAGNE

Ville de Modane représentée par M. Jean-Claude RAFFIN

Personne qualifiée

M. Cédric ALLIO

Président

M. Christophe CASTANER

PARTICIPENT ÉGALEMENT AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Commissaire du gouvernement

Mme Sandrine CHINZI
Directrice des mobilités routières

Préfète de Savoie

Mme Vanina NICOLI

Commissaires aux comptes

Pyramide Conseils
KPMG SA

Commissaire du gouvernement adjoint

M. Fabien BALDERELLI
Sous-directeur des financements innovants et du contrôle des concessions autoroutières

Contrôleur général économique et financier

M. Jean-Marc DELION

Représentants du personnel

M. Régis CLAPPIER
M. Florian GERARD
M. Marc GONZALES
M. Thibaut NORAZ

Directeur général

M. Alain CHABERT

Événement marquant

LE SECOND TUBE DU TUNNEL DU FRÉJUS ENTRE EN SERVICE

L'année 2025 a constitué une étape majeure pour la sécurité et l'exploitation du tunnel du Fréjus avec la mise en service du second tube. Cette réalisation s'inscrit comme l'aboutissement de plus de vingt années d'études, de procédures et de travaux, menés par les équipes de la SFTRF en étroite collaboration avec la SITAF.

Une avancée majeure pour la sécurité et l'exploitation



Après une ultime phase d'essais réalisés la nuit du 28 avril, le nouveau poste de contrôle centralisé (PCC) et le système de pilotage SUPTECH ont été mis en service. Véritable cœur opérationnel, ce dispositif de dernière génération permet de superviser et piloter simultanément l'ensemble des équipements des deux tubes.

Une montée en puissance maîtrisée

Cette étape a ouvert une phase de « marche à blanc », conduite du 29 avril au 18 juin. Pendant près de deux mois, les équipes du GEF se sont mobilisées pour tester les équipements du second tube, valider les procédures d'exploitation et renforcer la formation des personnels dans toutes les configurations de circulation.

Réalisés en grande partie sans interruption du trafic, ces essais ont également associé les services publics, le comité de sécurité et l'agent de sécurité tunnel, afin d'évaluer le niveau de sécurité du nouvel ouvrage dans des conditions réelles.

Une mise en service emblématique



Le second tube a été officiellement inauguré le 28 juillet à Bardonecchia, en présence des autorités françaises et italiennes. Cette inauguration symbolise l'aboutissement d'un projet structurant pour les mobilités européennes.



L'ouverture à la circulation est intervenue le 1^{er} août à 5h45. Le nouveau tube G2 accueille désormais le trafic dans le sens Italie-France, tandis que le tube historique G1 est dédié au sens France-Italie.

Cette configuration en circulation unidirectionnelle constitue un progrès déterminant en matière de sécurité. Elle supprime le risque de collision frontale et améliore la gestion des fumées en cas d'incendie, permettant aux usagers de s'évacuer vers des zones sécurisées dans des conditions optimales.



Un ouvrage de référence en Europe

Le nouvel ouvrage intègre des équipements de très haut niveau :

- 34 abris interconnectés entre les deux tubes ;
- 9 by-pass carrossables pour l'intervention des secours ;
- 6 stations techniques souterraines ;
- 1 système de ventilation performant permettant de maîtriser les flux d'air en toute situation ;
- 2 usines de ventilation ;
- 1 poste de contrôle centralisé binational de dernière génération.

Des conséquences immédiates sur l'exploitation

Au-delà de la performance technique, la mise en service du second tube transforme durablement les conditions d'exploitation.

Elle permet désormais, sauf situation exceptionnelle, de réaliser les opérations de maintenance et d'entretien sans recourir à des alternats, améliorant à la fois les conditions de travail des équipes et la qualité de service pour les usagers.

Une phase transitoire sous haute vigilance

Une période d'exploitation initiale accompagne la mise en service. Des mesures spécifiques, validées par la commission intergouvernementale, sont mises en œuvre temporairement afin d'assurer une montée en régime progressive.

Le comité de sécurité suit attentivement cette phase, en analysant chaque événement significatif, pour garantir un niveau d'exigence optimal dès les premières étapes d'exploitation du tunnel en configuration bitube.

CHIFFRES CLÉS

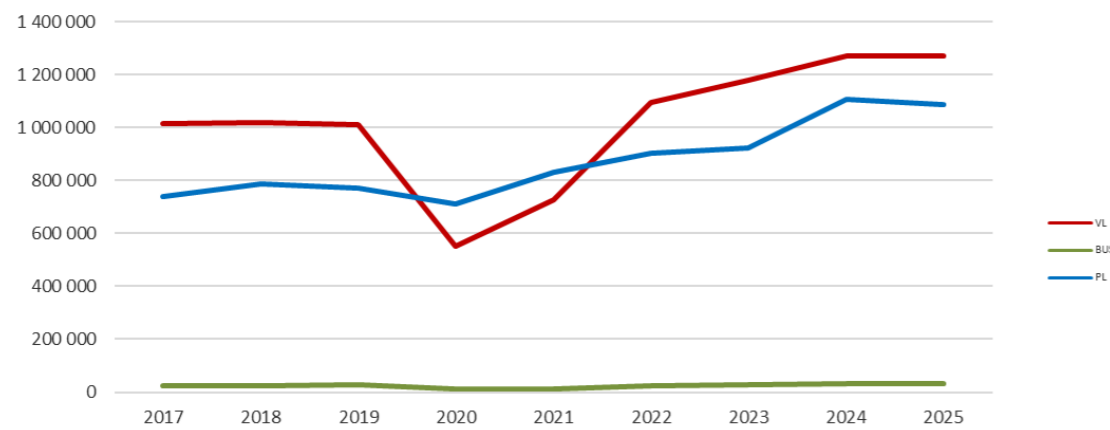
700 M€ d'investissement
12,9 KM de longueur
8 M de diamètre intérieur
3,50 M de largeur de voie
34 abris (18 en France, 16 en Italie)

9 by-pass carrossables (4 en France, 5 en Italie)
6 stations techniques souterraines
2 unités d'extraction massive des fumées
1 poste de contrôle centralisé ultramoderne

Trafics

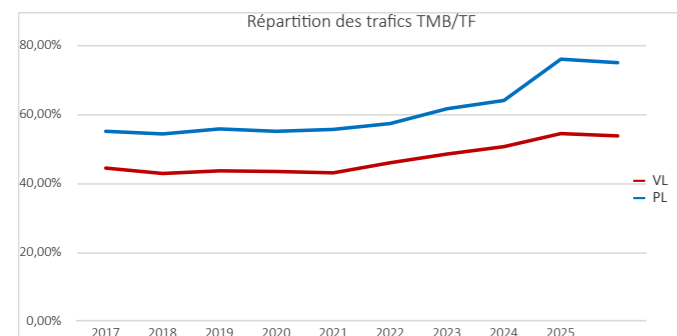
NIVEAU DES TRAFICS POIDS-LOURDS ET VÉHICULES LÉGERS TOUJOURS ÉLEVÉ EN 2025

Évolution des trafics au tunnel du Fréjus

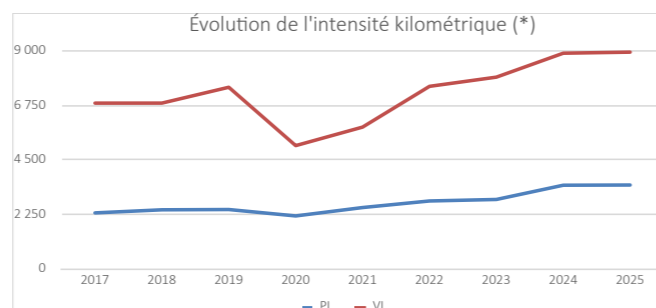


Par rapport à 2024, le trafic au tunnel du Fréjus a enregistré une légère contraction pour les poids-lourds (-1,9 %), ainsi que les bus (- 2,1 %), tandis que le trafic des véhicules légers est demeuré stable. Comme l'année précédente, le tunnel du Fréjus a bénéficié d'un report de trafic lié aux travaux menés dans le tunnel du Mont-Blanc pendant quinze semaines, entre septembre et décembre. Par ailleurs, l'éboulement survenu à La Praz le 27 août 2023 a encore eu un impact sur les premiers mois de l'année jusqu'à la réouverture de la voie ferrée intervenue le 1^{er} avril 2025.

En ce qui concerne la fréquentation de l'autoroute de Maurienne (mesurée sur la base de l'intensité kilométrique corrigée de l'effet de la gratuité du tronçon Modane Saint-Michel pendant la fermeture de la RD1006), celle-ci est restée stable pour les poids lourds et autocars. En revanche le trafic des véhicules légers a progressé de 1,9 %. Cette évolution atteste de l'augmentation du trafic local venue compenser le léger recul du trafic transfrontalier.



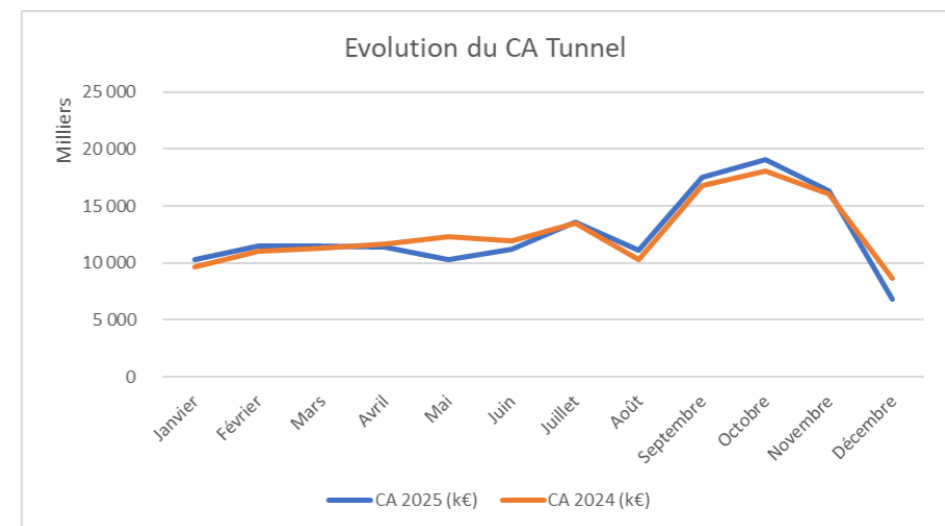
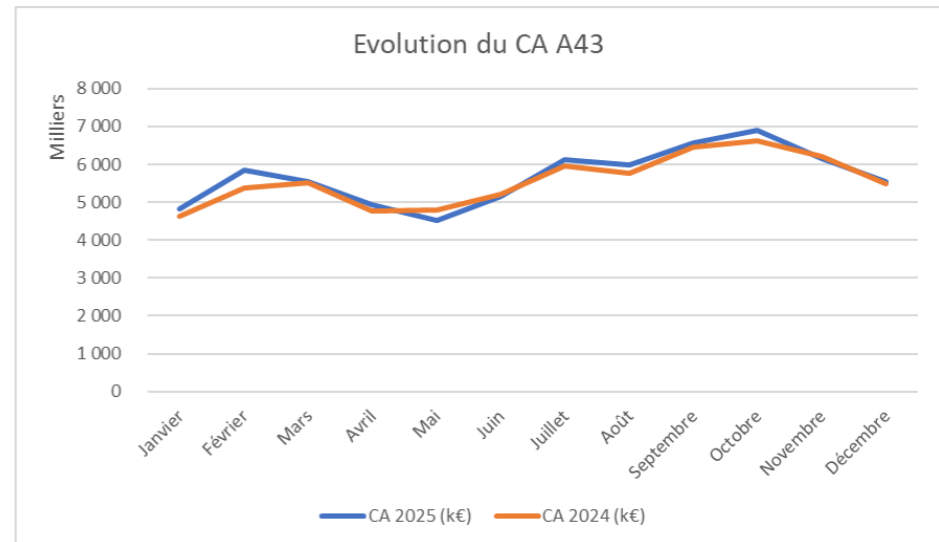
75,1 % des PL et de 53,8 % des VL passent au tunnel du Fréjus, du fait de la fermeture du TMB pendant 15 semaines.



Le trafic de l'A43 a connu une stabilité pour les PL-bus et une hausse de 1,9 % pour le VL.

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

EVOLUTION MENSUELLE DU CHIFFRE D'AFFAIRES



GESTION DU TRAFIC PENDANT LA FERMETURE DU MONT-BLANC

Lors de la fermeture du tunnel du Mont-Blanc (septembre à décembre), le trafic se reporte massivement sur le tunnel du Fréjus, pouvant générer des perturbations importantes, notamment sur la rampe d'accès. Le trafic poids lourds (jusqu'à 3 000 PL/jour et par sens) y est largement majoritaire et constitue l'enjeu principal.

L'écoulement du trafic est lié à plusieurs facteurs : passage obligatoire sous portiques thermographiques (débit limité à 200-220 PL/heure), engorgements en sortie de contrôle et interruptions régulières liées à l'exploitation (convois de matières dangereuses, maintenance, accès LSM).

Des optimisations ont été identifiées pour améliorer la fluidité : maintien de 4 voies de péage ouvertes (avec une voie de secours), priorisation des poids lourds et ajustement du cadencement. D'autres leviers sont en cours d'étude (gestion des fermetures, signalisation, flux sur l'A43).

La mise en œuvre progressive de ces mesures, combinée à l'exploration de nouveaux leviers, doit permettre d'améliorer sensiblement les conditions de circulation, dans un contexte de trafic en augmentation.

Sécurité

La SFTRF renforce ses actions afin d'assurer la sécurité de ses usagers comme de son personnel, confirmant ainsi son engagement à prévenir les risques et à améliorer en continu ses dispositifs de protection.

ACCIDENT SUR LA RAMPE D'ACCÈS DU TUNNEL DU FRÉJUS



Jeudi 18 septembre, un grave accident s'est produit à 9h00, impliquant quatre poids lourds sur la rampe d'accès au tunnel du Fréjus, côté France. Un camion-citerne a percuté trois autres poids lourds dans un choc en chaîne, entraînant un bilan de 4 blessés : 3 blessés légers et 1 blessé grave.



Dès 10h00, le trafic au tunnel du Fréjus a pu reprendre pour les VL grâce à une déviation via Modane/Fourneaux. Puis à 14h45 il a été rouvert aux poids lourds.

L'interruption du trafic a nécessité, dès le début de matinée, le stockage des PL sur l'aire du Rieu Sec, puis sur la voie lente, avec une sortie obligatoire pour les VL et bus à l'échangeur de Sainte Marie de Cuines. Par ailleurs, de nombreux PL restaient en longue coupure sur le réseau ainsi que chez AREA

Au plus fort, la SFTRF a recensé près de 13 km de bouchon de PL avant l'aire du Rieu Sec. Cela équivaut à près de 1 000 PL stockés entre Sainte Marie de Cuines et Saint Michel de Maurienne.

La situation a pu revenir à la normale aux alentours de 22h00 grâce à la mobilisation de toutes les équipes du Fréjus et de l'A43.

Cet épisode illustre le professionnalisme et la solidarité des services autoroute et tunnel de la SFTRF. Leur réactivité et leur coordination ont été déterminantes pour assurer la sécurité des usagers et rétablir la circulation dans les meilleurs délais possibles.

Dès les premières minutes, les équipes internes de la SFTRF (PST et agents routiers) ont été sur place pour sécuriser la zone, porter assistance aux conducteurs et alerter les secours publics. Les blessés ont pu être pris en charge rapidement. Le chauffeur le plus gravement touché a lui été hélicoptéré au CHU de Grenoble.

L'accident a totalement paralysé la circulation dans les deux sens. Il s'inscrit par ailleurs dans un contexte de trafic très dense, accentué par le report de circulation en provenance du tunnel du Mont-Blanc. Les équipes de la société et les dépanneurs spécialisés ont dû gérer :

- le dégagement de quatre poids lourds accidentés,
- la sécurisation d'une citerne endommagée,
- le nettoyage de la chaussée,
- le stockage de centaines de poids lourds bloqués en amont.

Agents sur le terrain, régulateurs, astreintes, et également services supports se sont proposés pour renforcer les équipes de terrain et assurer des missions de gestion du trafic. Chacun a contribué à une réouverture progressive et sécurisée.

UN MERLON DE PROTECTION RÉALISÉ LE LONG DE LA RD 1006

Dans le cadre de la sécurisation des infrastructures du viaduc des Teppes, un merlon de protection a été aménagé le long de la RD1006 afin de protéger les piles de l'ouvrage contre d'éventuelles chutes de blocs en provenance de la falaise de La Praz.

Cet aménagement fait suite à l'éboulement survenu fin août 2023, au cours duquel un rocher avait terminé sa course entre les deux piles du viaduc.

Le merlon des Teppes constitue un dispositif pare-blocs en remblai, conçu à la fois pour répondre aux exigences techniques et pour s'intégrer au site. Côté RD1006, le parement est renforcé par un enrochement réalisé avec des matériaux issus du site. Côté Arc, le remblai repose sur un habillage en gabions.

La maîtrise d'œuvre a été assurée par le service de Restauration des Terrains en Montagne (RTM) de l'ONF. La SFTRF, via son service infrastructures et environnement, a piloté et coordonné l'ensemble des travaux, en raison de la coactivité entre les différents maîtres d'ouvrage, notamment la SNCF et le Département de la Savoie.



Les travaux, débutés en février, ont été achevés le 4 avril. La reprise de la glissière en béton armé (GBA), dans la continuité de celle du Département de la Savoie, a ensuite été effectuée le long de la RD1006.



INCIDENT SUR LA CONDUITE INCENDIE DU TUNNEL D'ORELLE

Le 20 janvier au soir, une fuite sur la conduite incendie du tunnel d'Orelle a entraîné la vidange rapide du réservoir amont. Des mesures de sécurité ont immédiatement été mises en place : réduction de la vitesse, renfort en eau et information du SDIS.

Dans la nuit, le tunnel a été fermé afin de faciliter la recherche de fuite, entraînant l'activation du plan de franchissement alpin. Le lendemain, une déviation encadrée a permis de maintenir le trafic local.

Deux fuites ont été identifiées et réparées, permettant la réouverture du tunnel le 22 janvier à 6h50, avec un retour à la normale à 11h00.

Le retour d'expérience met en évidence une gestion de crise et du trafic efficace en coordination avec les partenaires. Il souligne également la présence de dégradations localisées sur certains points de la conduite, notamment là où les protections étaient absentes. Des investigations complémentaires ont ensuite été menées afin d'identifier ces zones de fragilité et de programmer des travaux préventifs.

Par ailleurs, des réflexions sont engagées pour limiter l'impact de futures fuites, notamment sur la sécurisation de l'alimentation en eau, l'installation de dispositifs de sécurité sur le réservoir et la mise en place de solutions de contournement des zones endommagées.

Enfin, des pistes d'amélioration sont à l'étude pour accélérer les interventions, tant sur les moyens matériels que sur les procédures opérationnelles.



Investissements

La SFTRF poursuit ses investissements pour moderniser ses installations et ses équipements, tout en développant de nouveaux services et en améliorant les conditions de travail de ses salariés.

SUR L'A43



FIN DES TRAVAUX DE RÉNOVATION DU VIADUC D'AITON

Les travaux de rénovation du viaduc d'Aiton se sont achevés le 28 mai.

La dernière phase a porté sur l'application d'un système d'étanchéité liquide (SEL) sur les longrines de l'ouvrage, afin d'en renforcer la durabilité et d'assurer une meilleure protection contre les intempéries. Les opérations avaient repris le 12 mai avec une contrainte de durée maximale de deux semaines et demi pour s'accorder avec le planning de réfection de chaussée sur le réseau AREA adjacent. Le calendrier initial a cependant dû être ajusté en raison de conditions météorologiques défavorables pour l'application des produits.

Pour garantir la sécurité des équipes, un dispositif de basculement de circulation a été mis en place tout au long de l'intervention.

Malgré les aléas rencontrés, les équipes ont fait preuve de réactivité et de professionnalisme pour mener à bien cette opération d'entretien stratégique pour la pérennité de l'infrastructure.

MISE EN PLACE DU PAIEMENT SANS CONTACT DANS LES VOIES DE PÉAGE

Dans le cadre de la rénovation du péage A43, une fonctionnalité attendue depuis longtemps est enfin disponible depuis le 2 septembre : l'acceptation du paiement sans contact dans les voies.

Cette fonctionnalité, déjà proposée depuis plusieurs années sur les autres réseaux, figurait parmi les attentes les plus fortes des clients.

L'absence de ce mode de règlement entraîne régulièrement des complications d'exploitation. En effet, un nombre croissant d'utilisateurs ne possède plus que leur téléphone portable pour payer. Dans ces situations, une Constatation de Non-Paiement (CNP) est remise au client, ou un OTEP équipé d'un terminal mobile se déplace pour encaisser le règlement.

La mise en service a eu lieu dans la voie 53 de Saint Michel barrière. Les clients du réseau peuvent désormais payer sans contact, que ce soit avec leur carte bancaire ou directement avec leur téléphone portable.

Cette avancée importante représente un véritable confort tant pour les clients que pour le personnel de la société.



INSTALLATION DE BORNES POUR L'ÉLECTRIFICATION DU PARC VÉHICULES

La SFTRF accélère sa transition énergétique avec l'installation de 44 bornes de recharge réparties sur ses trois principaux sites, dont 14 déjà en service au tunnel du Fréjus, 24 au CESAM et 6 à Saint-Michel-de-Maurienne. En parallèle, une vingtaine de véhicules électriques ont été livrés et la conversion des véhicules de service vers le tout électrique est engagée.

L'entreprise prépare également l'avenir du transport de marchandises en anticipant l'électrification des poids lourds. Une étude et une feuille de route définiront les aménagements nécessaires sur son réseau autoroutier entre 2027 et 2035, en cohérence avec les objectifs européens et nationaux en matière de recharge haute puissance.

VIADUC DU CHARMAIX

L'ouvrage a été mis en circulation le 26 juin 2023. Puis la décision ministérielle autorisant officiellement sa mise en service administrative a été obtenue le 14 février.

Les travaux réalisés en 2025 se sont déroulés hors autoroute et ont consisté à terminer :

- le remodelage du versant en rive gauche du torrent du Charmaix ;
- le revêtement des pistes de part et d'autre du viaduc du Charmaix ;
- les bassins de rétention avec les équipements (vannes, garde-corps...) et leur mise en service.



Revêtement des pistes



Bassin de rétention rive droite

L'année 2025 a également permis de débiter/continuer les suivis du viaduc et du versant : suivi topographique, écologique, contrôles définis dans le cadre d'une surveillance renforcée sur les premières années de la vie de l'ouvrage afin de s'assurer de son bon comportement sous exploitation.

PASSAGE SUPÉRIEUR N°43 – SAINT-RÉMY-DE-MAURIENNE

Le passage supérieur (PS) n°43, à précontrainte extradossée, est situé sur la commune de Saint-Rémy-de-Maurienne et franchit l'A43 et l'Arc.

Un diagnostic de la protection de la précontrainte extérieure de l'ouvrage présentant des venues d'eau à l'interface gaines/massif béton a été réalisé en septembre 2025.

Ce chantier test avait pour objet d'investiguer les abouts des parties aériennes des gaines et de reprendre l'étanchéité desdites gaines au niveau de l'interface avec le béton de l'ouvrage.



Mise en place de la nouvelle gaine en aluminium



Réparation en résine pour l'étanchéité de l'extrémité de la gaine

AU TUNNEL DU FRÉJUS

MISE EN SERVICE DU NOUVEAU BÂTIMENT PST

Après cinq mois de travaux, le service sécurité France a intégré son nouveau bâtiment, le 19 février. Située sur un emplacement stratégique sur la plateforme, cette nouvelle infrastructure marque une étape importante dans l'amélioration des conditions de travail et d'efficacité opérationnelle des équipes.

Le rez-de-chaussée est dédié à la gestion du portique, un espace clé pour le contrôle des poids lourds en temps réel. À l'étage, un environnement de travail moderne a été aménagé : un espace bureautique ergonomique, une salle de repos, ainsi qu'une cuisine équipée, permettant ainsi de soutenir les équipes pendant leurs 12 heures de poste.

Ce nouvel aménagement a été conçu pour répondre aux exigences spécifiques des équipes et garantit à la fois sécurité et confort. L'objectif est d'optimiser les conditions de travail et renforcer les capacités opérationnelles du service sécurité.



Les bungalows installés temporairement sur le site, pendant les travaux, auront une nouvelle destination et accueilleront le personnel qui assurera la fluidité des camions du chantier TELT en transit sur la plateforme.

Ce nouveau bâtiment témoigne de l'engagement de l'entreprise à moderniser ses équipements et à offrir des conditions de travail optimales à ses salariés.

TRAVAUX DES TRANCHES OPTIONNELLES DES MARCHÉS D'ÉQUIPEMENTS

L'année 2025 a permis de finaliser la majorité des travaux en espace trafic du premier tube (signalisation, main courante, fil d'Ariane, nouvelles caméras vidéo) et d'engager également le basculement de l'alimentation des PHT (Postes Haute Tension) du premier tube sur l'artère définitive des nouvelles stations techniques. Cette activité en particulier s'achèvera au cours du premier semestre 2026 permettant également de terminer les travaux de climatisation des PHT pairs.

Des mises à jour de la supervision seront aussi prévues et prendront en compte les nouveaux équipements installés ainsi que certaines évolutions découlant des demandes de l'exploitant ou des retours d'expérience des premiers mois d'utilisation du nouveau système.

REMPLACEMENT DES VENTILATEURS

Les travaux se sont achevés au cours de l'été avec la mise en service de la nouvelle trappe de désenfumage n° 98, ce qui a permis la dépose de l'ancienne.

Les titulaires des marchés de travaux ne seront sollicités qu'en cas de maintenance corrective à réaliser dans le cadre de leur garantie particulière, laquelle s'achèvera au plus tard en juin 2027 pour les ventilateurs de l'usine de ventilation D (plateforme italienne).

DERNIERS TRAVAUX DU G2

L'année 2025 a été marquée par la mise en service du second tube le 1^{er} août 2025, précédée par celle de la nouvelle supervision technique intervenue le 28 avril 2025.

On peut, de manière synthétique, distinguer deux périodes :

- Une première phase, jusqu'à la mise en service de la supervision et du second tube, a été consacrée aux derniers tests préalables à l'ouverture : essais d'acceptation globaux réalisés en janvier, durcissement cybersécurité en mars ainsi que la levée des dernières réserves majeures (notamment sur les performances ventilation). En parallèle de ces travaux concernant les équipements, les ultimes travaux de « génie-civil » nécessaires à l'ouverture à la circulation ont été réalisés durant le premier semestre : installation des dispositifs de retenue au droit des entonnements de l'usine E de désenfumage, travaux correctifs de protection au feu des réseaux électriques sous chaussée, aménagements du raccordement de la sortie du second tube côté France (signalisation horizontale, dispositifs de retenue en GBA, atténuateurs de chocs, clôtures, portails, barrières...).



Installation des dispositifs de retenue au droit des entonnements de l'usine E de désenfumage

- Une seconde phase, sous exploitation des deux tubes, principalement dédiée à la résolution des problématiques apparues à la suite de la mise en service du second tube. À titre d'exemple : dysfonctionnements des accélérateurs du second tube et de leur chaîne d'alimentation ainsi que ralentissements du système vidéo. Ce dernier point n'est à ce jour pas encore résolu et des investigations sont en cours, l'objectif est de statuer sur une solution courant 2026. La supervision a également fait l'objet de mises à jour successives (la dernière en décembre 2025) afin de corriger certains défauts constatés par les régulateurs et opérateurs lors de l'exploitation du nouveau système ou pour prendre en compte des évolutions apportées au système lui-même.

RÉCAPITULATIF DES INVESTISSEMENTS

TUNNEL DU FREJUS	
INTITULE	MONTANTS M€
Logiciels supervision et divers	0,43
Second tube	2,04
Matériel de bureau et informatique	0,24
Tunnel tranches optionnelles	3,05
Matériel de transport	0,12
Bornes IRVE	0,05
Ventilation tunnel	0,25
Bâtiments Fréjus	0,65
Agencements divers	0,30
Compensation ICAS SITAF	2,14
Divers	0,26
SOUS TOTAL	9,53

AUTOROUTE A43	
INTITULE	MONTANTS M€
Logiciels supervision et divers	0,82
Chaussées	0,34
Matériel de transport	0,70
Matériel de bureau et informatique	0,13
Ouvrages (versants et rampe)	0,80
Reconstruction viaduc du Charmaix	1,01
Bornes IRVE	0,14
Agencements électricité – radio - vidéo	0,09
Agencements bâtiments	0,08
Agencements péages	0,39
Agencements divers	0,11
Divers	0,08
SOUS TOTAL	5,05

MONTANT TOTAL 14,58

Communication

En 2025, la SFTRF a renforcé sa communication interne et externe en assurant une information régulière auprès de ses équipes, en entretenant un dialogue constant avec la presse et en développant sa présence sur le réseau social professionnel LinkedIn. Par ces actions, la société affirme son engagement en faveur d'une communication claire, accessible et dynamique.

ÉVÉNEMENTS EXTERNES

OPÉRATION « UNE AUTOROUTE POUR LA VIE »

L'opération « Une autoroute pour la vie » a pour objectif de sensibiliser les élèves de la Maurienne à la sécurité routière à travers des activités pédagogiques et immersives (exercice d'évacuation d'un car, tests des connaissances du code de la route, parcours vélo et découverte du PC CESAM). En mai, l'événement a accueilli 200 élèves et a été conclu par un challenge inter-écoles. Le trophée a été remis en juin à l'école de Saint-Rémy, qui a remporté l'édition 2025.



VILLAGE SÉCURITÉ PL

La SFTRF a organisé début juin un « village sécurité poids lourds », sur l'aire de régulation du Rieu Sec de l'A43 Maurienne, pour sensibiliser les chauffeurs aux risques routiers via des ateliers pratiques et des échanges avec des professionnels. L'opération a permis de diffuser largement des documents de sécurité.



4^E ÉDITION DE LA CYCLOFREJUS

La 4e édition de la CYCLOFREJUS a été organisée le 10 juillet au départ de Bardonecchia. Elle a rassemblé près de 900 cyclistes franco-italiens pour une randonnée conviviale, empruntant le second tube du tunnel du Fréjus. Trois distances étaient proposées : 52 km (670 m de dénivelé), 74 km (875 m) et 97 km (1 900 m, raccourci en raison des inondations côté italien). Malgré des contraintes d'organisation, l'événement s'est déroulé dans une ambiance chaleureuse et a illustré l'engagement de la SFTRF pour le territoire et le cyclisme.



ENGAGEMENT POUR L'ORIENTATION DES JEUNES

La SFTRF s'est engagée dans l'orientation des jeunes en participant à deux événements : le Forum des Métiers le 5 juin à Modane et la Nuit de l'Orientation le 19 novembre à Saint-Jean-de-Maurienne. Les équipes de la société ont présenté la diversité de leurs métiers à un public varié (élèves, étudiants, demandeurs d'emploi), afin de faire découvrir ses activités et accompagner les parcours professionnels.

ENGAGEMENT CITOYEN : LA SFTRF SE MOBILISE POUR LA VALLÉE

À la suite des inondations survenues le 30 juin à Modane et Fourneaux, qui ont affecté habitants, commerçants et salariés, la SFTRF a rapidement déployé des moyens de soutien. L'entreprise a notamment mis à disposition du SDIS une remorque d'éclairage et fait don d'une cinquantaine de paires de bottes à la commune de Fourneaux, issues du chantier d'excavation du second tube.

Dans ce contexte de crise, les infrastructures de la SFTRF ont joué un rôle clé pour maintenir la desserte du territoire. À l'instar de la situation vécue à La Praz, la plateforme du tunnel a permis d'absorber le trafic à destination de Modane et de la Haute Maurienne. D'abord en totalité, jusqu'à la réouverture de la route des Glacières, puis partiellement pour les poids lourds, jusqu'à la remise en service de la RD 1006.

Dans le cadre de sa politique de mécénat, l'entreprise a également procédé, le 16 septembre, à la remise d'une ambulance de son service sécurité à l'ADRASEC 73. Cette association agréée de sécurité civile, composée de radioamateurs bénévoles, intervient pour garantir la continuité des communications en situation de crise ou lors d'opérations de secours.



Remise de l'ambulance du service sécurité

Ce don doit permettre à l'ADRASEC 73 de renforcer ses capacités logistiques et d'améliorer son efficacité sur le terrain.

Au-delà de ces initiatives, la SFTRF et ses salariés réaffirment ainsi leur engagement à la solidarité territoriale et leur attachement à la vallée et à ses habitants.

INAUGURATION DES PANNEAUX D'ANIMATION TOURISTIQUE

Le 17 décembre, la SFTRF a officiellement inauguré les nouveaux panneaux d'animation touristique installés le long de l'A43 Maurienne, marquant l'aboutissement d'un projet initié en 2023. Entièrement modernisés, ces 24 dispositifs visent à renforcer l'attractivité du territoire,

en valorisant ses paysages, son patrimoine et son dynamisme local. Mené en partenariat avec de nombreux acteurs et en étroite concertation avec les parties prenantes, cette initiative contribue à affirmer l'identité de la Maurienne auprès des usagers de l'autoroute.



ÉVÉNEMENTS INTERNES

DES TEMPS FORTS ENTRE CONVIVIALITÉ ET PRÉVENTION

Tout au long de l'année, la SFTRF a organisé plusieurs rendez-vous internes pour renforcer la cohésion des équipes et sensibiliser aux enjeux de santé et de prévention. Déjeuners d'été, échanges autour d'Octobre Rose et de Movember ont ainsi rythmé la vie de l'entreprise.

Le 7 octobre, la journée décurité organisée au CESAM a réuni près d'un tiers du personnel autour d'un escape game dédié aux thématiques de la sécurité et du handicap. Une formule ludique et participative, devenue un rendez-vous incontournable de sensibilisation et de cohésion.



Soirée SFTRF du 14 novembre

Le 14 novembre, salariés et retraités se sont retrouvés à Fourneaux pour célébrer l'ouverture du second tube du tunnel du Fréjus. Cette soirée conviviale, ponctuée de prises de parole, d'un repas et d'animations, a mis à l'honneur le travail collectif accompli.



Journée sécurité du 7 octobre

Développement durable

Face aux enjeux environnementaux et sociétaux, la SFTRF intensifie ses actions en faveur du développement durable. Ces initiatives traduisent une volonté affirmée de concilier performance économique, responsabilité environnementale et engagement sociétal.

Réduction de l’empreinte écologique, gestion responsable des ressources, mobilisation des équipes : autant de leviers activés pour inscrire l’activité dans une dynamique plus durable.

L'ÉCO-PÂTURAGE AU SERVICE DE L'ENTRETIEN DES MERLONS

Depuis fin septembre, l'éco-pâturage est déployé à Sainte-Marie-de-Cuines pour assurer l'entretien des merlons, grâce à l'intervention des moutons et chèvres d'un éleveur local.

Cette solution écologique favorise la préservation de la biodiversité, limiter les espèces invasives et réduit à la fois la pénibilité du travail et les nuisances sonores.

Elle permet également d'entretenir les zones difficiles d'accès, tout en maîtrisant les coûts.

UNE EXPÉRIMENTATION INNOVANTE POUR LUTTER CONTRE LA RENOUÉE DU JAPON

Le service sécurité viabilité de la SFTRF a lancé une expérimentation innovante pour lutter contre la renouée du Japon, une plante invasive particulièrement résistante. Testée depuis début novembre sur plusieurs sites, la méthode développée par l'entreprise savoyarde Rhizomex repose sur l'injection d'eau bouillante au cœur du rhizome, provoquant sa destruction sans recours à des produits chimiques.

Menée sur des terrains aux caractéristiques variées afin d'en évaluer l'efficacité, l'expérimentation doit se poursuivre pendant huit mois, avec un bilan attendu au printemps 2026. Cette initiative s'inscrit dans la stratégie RSE de la société, illustrant sa volonté de concilier innovation et préservation de la biodiversité.



BILAN CARBONE

Le bilan carbone de la SFTRF a été actualisé sur la base des données d'activité 2024. La collecte des données d'activité a débuté durant l'été 2025 et s'est poursuivie jusqu'en octobre. Le calcul des émissions de gaz à effet de serre a été réalisé sur le 4^e trimestre 2025 en conservant le découpage des établissements utilisé lors de l'exercice précédent. La démarche a été menée 100% en interne.

Le rapport de présentation des résultats s'attache à identifier et expliquer les évolutions les plus importantes constatées sur les différents postes d'émission.

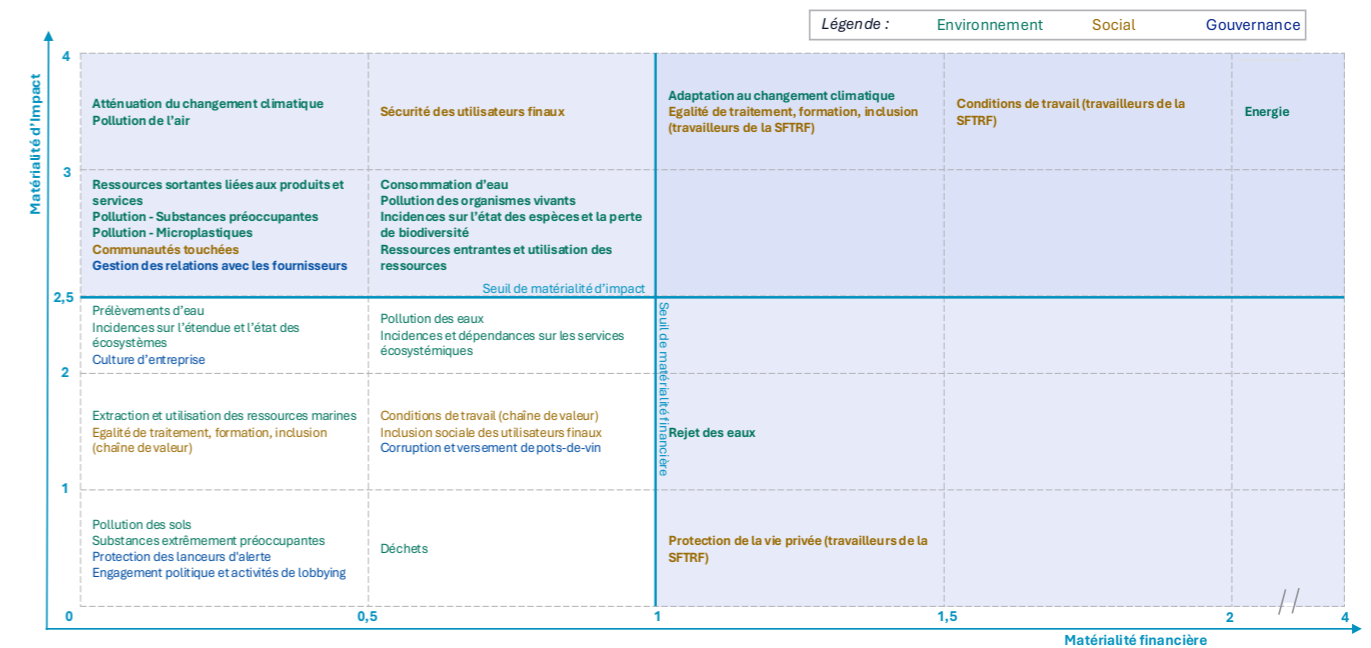
Des actions ont été identifiées à la suite de ce nouvel exercice et ont été intégrées au plan d'actions développement durable de la société.

RAPPORT DE DURABILITÉ

À la suite de la transposition de la directive européenne CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive), la SFTRF s'est engagée dans la préparation de son premier rapport de durabilité, initialement prévu en 2026 sur la base des données 2025. La société LYSI a été retenue pour soutenir la rédaction du reporting extra-financier.

Le projet a été lancé début 2025 avec la mise en place d'un comité de pilotage réunissant les principales fonctions de l'entreprise (RH-RSE, direction technique GEF, équipements et systèmes, RSE qualité). Ce comité a assuré le suivi global du projet. En parallèle, l'ensemble de l'équipe projet et de l'encadrement a été sensibilisé aux enjeux RSE afin de faciliter la compréhension et l'appropriation de la démarche.

La première phase a consisté à définir la chaîne de valeurs et le modèle d'affaires de la SFTRF, puis à réaliser l'analyse de double matérialité (impacts et enjeux financiers) sur l'ensemble des thématiques de la norme CSRD. Cette analyse, construite en concertation avec les parties prenantes internes et externes, a permis d'établir la matrice de double matérialité, socle structurant du reporting.

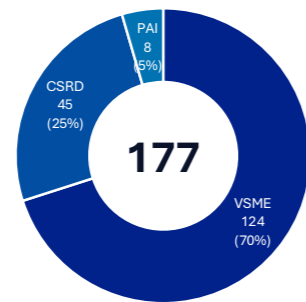


Dans un contexte réglementaire évolutif marqué par la directive « stop the clock » d'avril 2025 et une possible révision des seuils d'application de la CSRD, la SFTRF a choisi de poursuivre volontairement la démarche en s'appuyant sur la norme VSME (Voluntary Sustainability Reporting Standard for non-listed SMEs, référentiel volontaire de durabilité pour les PME non cotées). À l'automne 2025, le référentiel des indicateurs a été stabilisé en combinant les exigences VSME, données issues de la CSRD jugées pertinentes et des indicateurs PAI (Principal Adverse Impacts – principaux impacts négatifs ESG) demandés par les financeurs.

La collecte des données a été réalisée entre l'automne 2025 et janvier 2026, avec la mobilisation de l'ensemble des services de la SFTRF et du GEF. Au total, 177 données qualitatives et quantitatives ont été consolidées pour alimenter le rapport de durabilité, présenté au conseil d'administration début 2026. La prochaine étape consiste à définir une feuille de route RSE afin de structurer la démarche et d'améliorer progressivement la qualité du reporting.

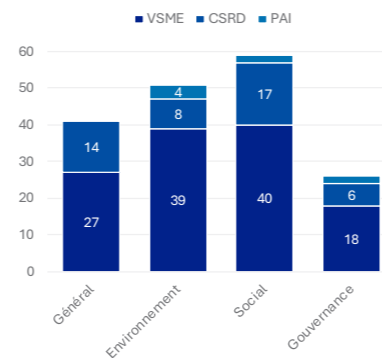
La majorité des points de données (70 %) proviennent du référentiel VSME.

Nombre de points de données par référentiel



Les thèmes sociaux et environnementaux sont prépondérants pour tous les référentiels

Nombre de points de données par thème et référentiel



Zoom sur...

UNE NOUVELLE DYNAMIQUE AU COMITÉ DE DIRECTION

Le comité de direction se renouvelle et se renforce avec l'arrivée de deux nouveaux dirigeants à des postes stratégiques : le directeur des affaires financières et le directeur technique du GEF.

Ces nominations traduisent également une volonté d'insuffler une nouvelle dynamique au sein du comité, en conjuguant continuité et regard neuf sur les enjeux à venir.

Des changements à la direction des affaires financières



Alain DARNAJOUX a rejoint la société le 6 janvier en tant que directeur des affaires financières. Fort d'un parcours solide en contrôle de gestion et en pilotage d'équipes pluridisciplinaires, notamment au sein de la Chambre d'Agriculture de Savoie et Haute-Savoie, il apporte une expertise reconnue en matière financière et organisationnelle.

Installé en Savoie depuis plus de vingt ans et engagé dans la vie locale, il entend mettre ses compétences au service de la performance financière et des ambitions stratégiques de l'entreprise.

Son arrivée s'accompagne d'une évolution de l'organisation interne, marquée par la création d'un poste de responsable comptable, confié à Nathalie CHAPPELLAZ. Cette nouvelle structuration vise à renforcer le contrôle interne et à optimiser le fonctionnement de la direction financière. Dans ce contexte, le service péage et relations clientèle est, à titre temporaire, rattaché à la direction générale.

Un nouveau directeur technique au GEF



Le 20 janvier, Aurélien PARDIN a pris ses fonctions de directeur technique du GEF. Déjà bien connu des équipes, il avait précédemment occupé plusieurs postes au sein de la direction technique et sur l'A43 Maurienne, avant de rejoindre pendant deux ans le secteur industriel.

Son retour s'inscrit dans un contexte de modernisation des équipements, notamment avec les projets liés au second tube du tunnel du Fréjus. Parmi ses priorités figurent l'accompagnement de la montée en compétences des équipes, la structuration de la maintenance des nouvelles installations et l'adaptation de l'organisation aux évolutions techniques.

Fort de son expérience récente, il entend également promouvoir des approches innovantes, notamment en matière de maintenance prédictive et de l'usage des outils numériques comme la GMAO, tout en restant attentif aux opportunités offertes par l'intelligence artificielle. Attaché à la dynamique collective, il met également l'accent sur le partage des connaissances, la collaboration et l'accompagnement des équipes pour relever les défis à venir.

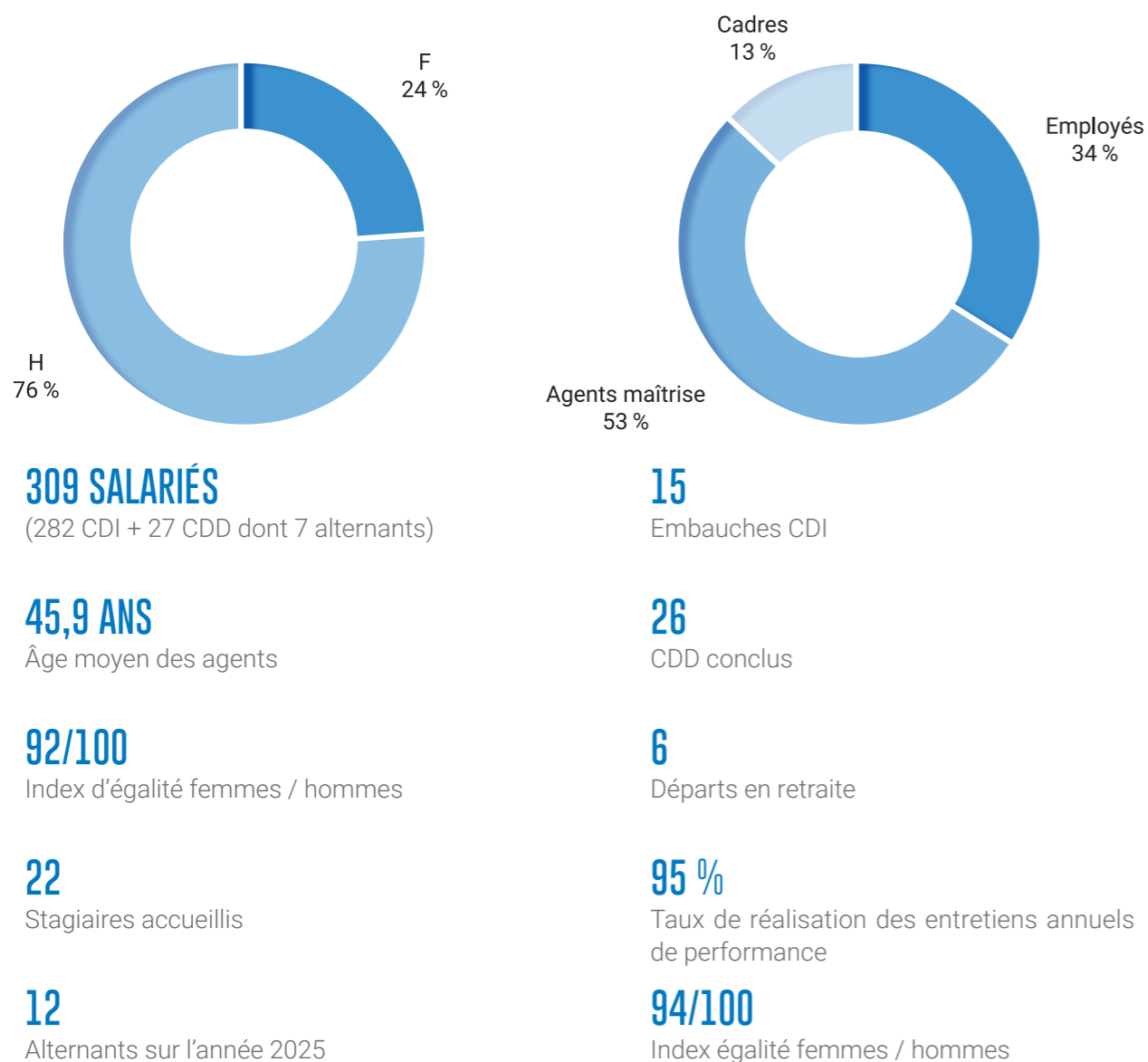
L'arrivée de ces nouveaux directeurs illustre la volonté de la société de s'appuyer sur des expertises complémentaires pour accompagner ses transformations et préparer l'avenir.

Ressources humaines et politique RSE

En 2025, la SFTRF a poursuivi sa politique de ressources humaines en plaçant l'humain au cœur de sa stratégie. Elle affirme sa volonté d'accompagner durablement ses collaborateurs face aux évolutions de ses activités.

Développement des compétences, amélioration des conditions de travail, qualité du dialogue social : autant d'axes prioritaires qui traduisent une approche globale et proactive des enjeux RH. À travers ces initiatives, la SFTRF entend conjuguer performance collective et engagement social, en phase avec les attentes de ses équipes et les défis de demain.

L'ESSENTIEL EN CHIFFRES



UNE POLITIQUE DE FORMATION VOLONTARISTE

Afin de faire face aux mutations actuelles et d'accompagner la montée en compétences, la SFTRF investit dans la formation de son personnel :

- 5,1 % de la masse salariale consacrée au plan de développement des compétences
- 13 350 d'heures de formation
- 46,4 heures, en moyenne, de formation par collaborateur
- 25 changements et/ou évolutions de poste

En matière de développement des compétences, l'année 2025 a été marquée par la mise en œuvre d'une formation certifiante de longue durée « manager de proximité », suivie par huit managers intermédiaires dans le cadre de la cinquième promotion. Par ailleurs, la SFTRF a accompagné un salarié dans une démarche de validation des acquis de l'expérience (VAE), en vue de l'obtention d'un diplôme d'ingénieur, spécialité mécanique.

AVANCEMENT DES CHANTIERS SOCIAUX

Signature de deux accords avec l'ensemble des partenaires sociaux

Négociation annuelle obligatoire

Après trois réunions portant sur la négociation annuelle obligatoire (NAO) début 2025, l'ensemble des partenaires sociaux a signé le 8 avril un protocole d'accord relatif aux mesures salariales de l'année 2025

Bénéfice exceptionnel et supplément de participation

Faisant suite à la signature de l'accord portant sur la définition d'un bénéfice exceptionnel en février 2025, la direction de la SFTRF a initié les négociations sur le choix d'un unique dispositif de partage de la valeur par les parties. Les différentes parties se sont entendues sur un supplément de participation et un accord portant sur le versement d'un supplément de participation a pu être signé en octobre 2025

La collaboration avec le service de santé au travail porte ses fruits

Dans le cadre de sa politique de maintien dans l'emploi, la SFTRF a renforcé ses dispositifs d'accompagnement en s'appuyant sur une collaboration étroite avec le service de santé au travail BTP 73 et un suivi individualisé par COMERYL (programme PHENIX). Cette démarche coordonnée a notamment permis à un salarié, absent durant de longs mois, de réintégrer progressivement l'entreprise en reprenant un poste à temps partiel au sein de la direction technique du GEF.

Ce cas illustre le rôle déterminant de la coopération entre employeur et service de santé au travail dans la prise en charge des salariés fragilisés ou confrontés à des problématiques de santé. Une synergie qui favorise des solutions adaptées et durables pour sécuriser les parcours professionnels.

Par ailleurs, les visites médicales collectives de prévention et de santé, mises en place fin 2024, ont produit des résultats tangibles dès 2025. Elles ont permis de résorber entièrement le retard sur les visites médicales, marquant une avancée significative dans l'organisation de la prévention.

Enfin, les actions de communication menées par la SFTRF et le service de santé au travail ont visé à promouvoir la visite de pré-reprise. Elles ont permis d'en faire une étape essentielle dans le processus de retour à l'emploi après une période d'arrêt pour raison de santé. La visite de pré-reprise est un outil précieux pour accompagner efficacement le retour à l'emploi. En anticipant les besoins, en adaptant le poste de travail et en favorisant un dialogue constructif, elle contribue à instaurer un environnement de travail plus inclusif et soucieux du bien-être de ses salariés. À travers cet outil, l'entreprise affirme son engagement en faveur d'un environnement de travail plus inclusif, conciliant performance et bien-être des salariés.

LE VOLET SOCIAL DE LA STRATÉGIE RSE EN ACTION



Ateliers audition et handicap auditif

La SFTRF place le volet social au cœur de sa stratégie RSE, en tant que levier majeur de performance durable. L'entreprise développe ainsi des actions visant à améliorer le bien-être des collaborateurs, renforcer l'inclusion et accompagner les transformations internes. Ces initiatives couvrent la qualité de vie au travail, la prévention des risques, le développement des compétences et le dialogue social.

Dans ce cadre, plusieurs actions de sensibilisation ont été menées autour du handicap. En avril 2025, 13 **ateliers consacrés à l'audition et au handicap auditif** ont été organisés par la cellule Santé et Maintien dans l'Emploi, réunissant près d'une centaine de participants. Ils ont permis d'échanger sur les enjeux de prévention et les bonnes pratiques en matière d'accompagnement.

L'entreprise a également participé à l'Activ' Challenge de l'AGEFIPH, mobilisant 48 collaborateurs autour de jeux pédagogiques sur le handicap et le maintien dans l'emploi. Elle s'est aussi engagée lors de la semaine européenne pour l'emploi des personnes handicapées en novembre 2025, à travers des messages de sensibilisation, un témoignage interne et un quiz thématique diffusé quotidiennement.

Par ailleurs, la SFTRF a renforcé son **dispositif de soutien social** avec une permanence dédiée, offrant un accompagnement sur des sujets variés (droit, finances, santé, logement). Depuis août 2025, ce service repose sur un conseiller accessible à distance, ayant déjà accompagné 16 salariés pour 32 actions réalisées.



Enfin, l'entreprise a intensifié ses efforts en matière de **santé mentale** au travail. Un dispositif d'accompagnement psychologique a été mis en place, mobilisable en cas d'événements traumatisants, complété par une ligne d'écoute confidentielle animée par des psychologues. Ces actions s'inscrivent dans une démarche globale de prévention et sont renforcées par des formations et sensibilisations destinées aux équipes et à l'encadrement.



Activ' Challenge

Comptes annuels

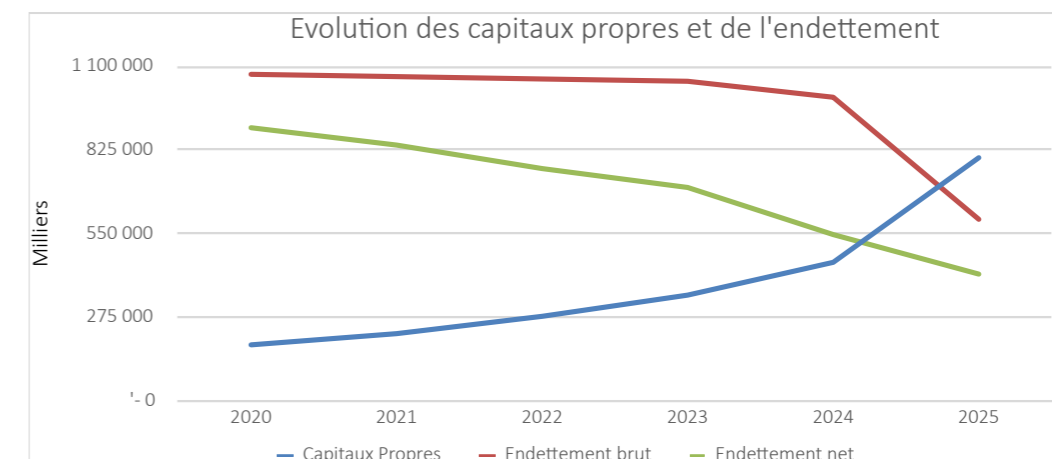
Les comptes 2025 affichent un bénéfice net de 346,3 M€, en forte progression par rapport à 2024, principalement sous l'effet d'éléments comptables non récurrents et sans impact sur la trésorerie, notamment la reprise de provision pour dépréciation des actifs à hauteur de 250 M€. Pour mémoire, cette provision avait été constituée en 2005 pour un montant de 606 M€ et était maintenue à 250 M€ depuis fin 2011.

Par ailleurs, l'endettement brut a fortement diminué en 2025, sous l'effet du remboursement d'un emprunt obligataire de 828 M€, partiellement compensé par la mise en place d'un refinancement à hauteur de 460 M€.

L'endettement net a, quant à lui, connu une baisse significative sur les dernières années grâce à l'augmentation de la trésorerie.

Jusqu'en 2023, l'amélioration de la structure financière provient principalement de la génération de trésorerie, l'endettement brut restant globalement stable. À partir de 2024, on observe un désendettement effectif avec une réduction marquée de la dette financière.

Les capitaux propres s'élèvent à 799 M€ fin 2025 et marquent un point d'inflexion dans la structure financière, devenant pour la première fois, supérieurs à l'endettement net.



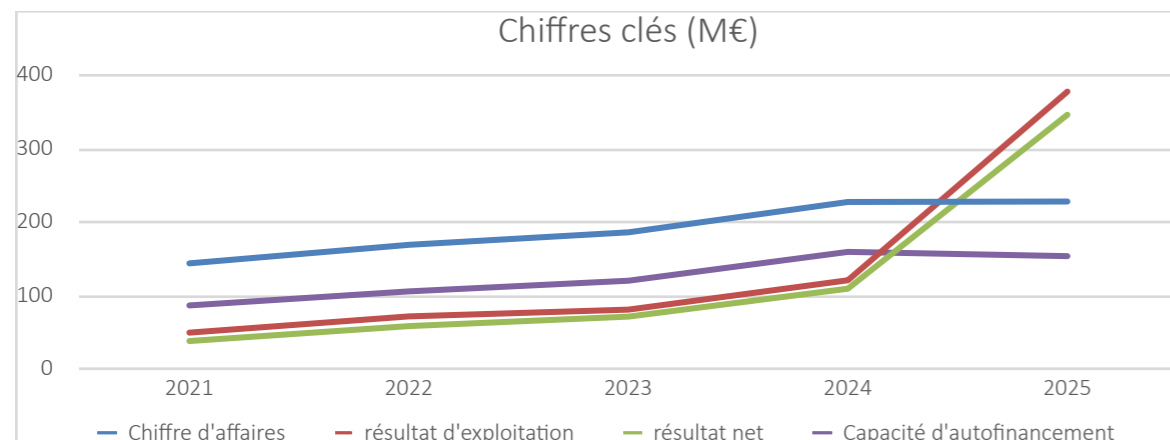
PRINCIPAUX ÉLÉMENTS

- Des capitaux propres en forte augmentation, en raison des résultats des derniers exercices.
- Le maintien d'un niveau élevé des trafics sur l'exercice avec la fermeture du tunnel du Mont-Blanc comme en 2024.
- L'impact de la reprise de provision pour dépréciation des actifs de 250 M€.
- Une faible variabilité des charges améliorant directement le résultat d'exploitation.

Et sur le plan économique :

- Le poids des charges financières plus faible (lié au désendettement), mais également des produits financiers (encours placé plus faible avec le prélèvement de 368 M€ sur la trésorerie effectuée lors du remboursement de l'emprunt obligataire et restrictions en termes de placement de notre nouvel emprunt).
- Une augmentation importante des dotations d'amortissements de caducité à la suite de la reprise de provision pour dépréciation des actifs, augmentant la valeur nette des actifs.
- La mise en service comptable du nouveau viaduc du Charmaix et du second tube.

LES CHIFFRES CLÉS



Le graphique met clairement en évidence l'impact de la reprise de provision ainsi que de la modification du plan comptable sur le résultat d'exploitation et le résultat net. En revanche, le retraitement par la capacité d'autofinancement permet de mieux appréhender la réalité de l'exercice, en faisant apparaître une trajectoire plus en phase avec celle du chiffre d'affaires.

EN M€	2025	2024
Chiffre d'affaires	228,3	227,7
Excédent brut d'exploitation	171,2	171,3
Résultat d'exploitation	377,7	121,2
Résultat financier	(13,9)	(15,3)
Résultat net	346,3	109,8
Capacité d'autofinancement	154,0	159,8
Capitaux propres	799,4	454,9

MÉTHODES

Le règlement ANC n° 2022-06 relatif à la modernisation des états financiers a été respecté à compter du 1^{er} janvier 2025 avec notamment la nouvelle définition et présentation du résultat exceptionnel, la suppression de la technique des transferts de charges, la modification du plan de comptes, la modernisation et la réduction des modèles d'états financiers ainsi que la nouvelle présentation des informations en annexe. Cette modification impacte fortement le résultat d'exploitation.

ÉVOLUTION DES SOLDES INTERMÉDIAIRES DE GESTION VENTILÉS ENTRE LES DEUX CONCESSIONS

EN K€	MONTANTS 2025			MONTANTS 2024
	TUNNEL	A43	TOTAL	
CHIFFRE AFFAIRES	159 011	69 270	228 282	227 652
PRODUCTION IMMOBILISÉE	106	0	106	182
CONSOMMATION EN PROVENANCE DE TIERS	-15 474	-13 497	-28 971	-27 730
VALEUR AJOUTÉE	143 643	55 773	199 416	200 104
IMPOTS ET TAXES	-1 710	-4 229	-5 939	-6 385
CHARGES DE PERSONNEL	-11 280	-11 007	-22 288	-22 376
EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION	130 653	40 537	171 190	171 342
AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS NETTES	-4 947	-5 052	-9 999	-8 223
AMORTISSEMENTS DE CADUCITÉ	-14 574	-38 583	-53 157	-43 883
VARIATION PROV DEPRECIATION IMMOBILISATIONS	75	250 112	250 187	270
AUTRES CHARGES NETTES EXPLOIT	1 281	21 120	22 401	2 491
COMPENSATION SITAF	-2 898	0	-2 898	-786
RESULTAT EXPLOITATION	109 590	268 134	377 724	121 210
INTERETS EMPRUNTS	-797	-28 322	-29 119	-32 580
AUTRES CHARGES ET PRODUITS FINANCIERS	52	15 133	15 184	17 316
RESULTAT FINANCIER	-745	-13 189	-13 934	-15 264
RESULTAT COURANT	108 845	254 945	363 790	105 946
PRODUITS EXCEPTIONNELS	0	0	0	22 623
CHARGES EXCEPTIONNELLES	0	0	0	-1 302
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0	0	0	21 321
PARTICIPATION DES SALAIRES	-576	-576	-1 151	-999
IMPOTS SUR LES SOCIÉTÉS	-16 360	0	-16 360	-16 496
RESULTAT NET	108 845	254 945	346 279	109 772

CHIFFRE D'AFFAIRES

Il reste stable par rapport à 2024, avec +629 K€ (+0,3%).

- Compensation de la légère perte de PL au tunnel par la stabilité des PL sur l'A43 et la hausse du trafic VL sur l'A43.

- Augmentation liée aux tarifs avec + 1,35 % au 1^{er} janvier 2025 pour le tunnel du Fréjus et + 1,04 % concernant l'A43, à compter du 1^{er} février 2025.

EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION

Il ressort à 171,2 M€, soit une baisse de 152 K€ par rapport à 2024 (-0,1 %). L'essentiel de cette évolution est lié à la hausse des consommations en provenance de tiers compensée par la légère hausse du chiffre d'affaires péage.

RÉSULTAT D'EXPLOITATION

Il s'établit à 377,7 M€ contre 121,2 M€ en 2024. Cette forte progression résulte principalement de :

- la reprise de provision pour dépréciation des actifs pour 250 M€ pour l'essentiel,
- la modification du traitement comptable de la subvention FDPITMA de 20 M€ avec le changement de présentation du PCG 2025 (passage de résultat exceptionnel à résultat d'exploitation).

Retraité de ces éléments non récurrents, le niveau de performance opérationnelle reste globalement stable.

A noter que la reprise de provision pour dépréciation des actifs a eu comme impact l'augmentation de dotation pour amortissement de caducité de 9,6 M€.

RÉSULTAT FINANCIER

Il est de (13,9 M€), en amélioration par rapport à 2024. Cette évolution résulte de :

Charges financières en baisse de 1,9 M€ par rapport à 2024.

La charge d'intérêt est en baisse de 5 M€ compte-tenu de la baisse de l'endettement et d'une partie du nouvel emprunt à taux variable. Pour sécuriser ces taux, des outils de couverture (swaps de taux) viennent augmenter les charges de 1,1 M€.

L'amortissement des frais d'émission du nouvel emprunt sera réalisé jusqu'en 2045.

La participation détenue dans le capital de la société AXXES a été cédée, la valeur nette comptable a été sortie pour la somme de 3,2 M€.

L'amortissement de la soulte payée lors de la restructuration de la dette obligataire de 2005 a été soldé sur le 1^{er} semestre diminuant la charge par rapport à 2024.

Produits financiers en baisse de 0,6 M€

Les produits financiers sont composés pour l'essentiel de l'amortissement des primes d'émission perçues lors des opérations de refinancement (sur 6 mois pour cet exercice), de produits financiers court terme en baisse de 6,4 M€ compte-tenu de la baisse de l'encours moyen de trésorerie placé de 166 M€.

Des plus-values de cessions de VMP (Valeurs Mobilières de Placement) ont été en augmentation de 2,7 M€ par rapport à 2024.

La vente de la participation d'AXXES a fait l'objet d'une reprise de provision pour dépréciation ainsi complétée du prix de cession soit un total de 6,8 M€.

La structure financière apparaît ainsi moins coûteuse mais également moins rémunératrice en produits financiers.

RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

Il est désormais nul, conformément à la réforme du Plan Comptable Général entrée en vigueur en 2025. Les opérations auparavant classées en résultat exceptionnel sont désormais intégrées au résultat d'exploitation, ce qui explique cette évolution.

À noter, sur cet exercice, un montant d'impôt sur les sociétés de 16,4 M€ quasi identique à celui de 2024 avec la consommation totale des déficits reportables.

RÉSULTAT NET

Il passe de 109,8 M€ en 2024 à 346,3 M€ en 2025. Cette progression reflète principalement l'impact d'éléments non récurrents et sans effet sur la trésorerie, en particulier la reprise de provision.

BILAN

CHIFFRES EN MILLIONS D'EUROS		
ACTIF	2025	2024
ACTIF IMMOBILISÉ	1 223,2	1 023,0
ACTIF RÉALISABLE	49,2	42,7
ACTIF DISPONIBLE	180,3	452,1
TOTAL ACTIF	1 452,8	1 517,8
PASSIF	2025	2024
CAPITAUX PROPRES	799,4	454,9
PROVISIONS RISQUES ET CHARGES	9,0	8,7
EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES	596,5	998,4
AUTRES DETTES	47,9	55,8
TOTAL PASSIF	1 452,8	1 517,8

Actif immobilisé

Son montant total est de 1 223,2 M€ et représente 84,2 % du total de l'actif.

Actif circulant

L'actif circulant hors trésorerie s'élève en 2025 à 49,2 M€.

Trésorerie

Elle diminue significativement en 2025, principalement en raison du remboursement de l'emprunt obligataire, ramenant l'actif disponible de 452,1 M€ à 180,3 M€.

Dettes financières

Les dettes obligataires représentent un montant de 141,2 M€ soit une diminution de 842,6 M€ avec majoritairement le remboursement d'un emprunt obligataire in fine de 828 M€.

Les autres dettes financières s'élèvent à 455,3 M€, pour un montant de 14,5 M€ sur 2024. Le remboursement de l'emprunt obligataire de 828 M€ a été réalisé avec la mise en place d'un nouvel emprunt de 460 M€ sur 20 ans et par un prélèvement sur fonds propres.

Capitaux propres

Ils sont positifs à hauteur de 799,4 M€ au 31 décembre 2025 ; ce montant était de 454,9 M€ au terme de l'exercice 2024.

L'évolution s'explique comme suit :

CHIFFRES EN MILLIONS D'EUROS	
Montant au 01/01/2025	454,9 M€
Résultat de l'exercice	346,3 M€
Mouvements sur subventions d'investissement	1,8 M€
Montant au 31/12/2025	799,4 M€

Le capital social est formé de 59 386 060 actions de 0,10 € de nominal, pour un montant total de 5 938 606 €.

Autres dettes

Elles représentent un montant de 47,9 M€ et sont composées pour l'essentiel de dettes d'exploitation et de produits constatés d'avance.

Le bilan 2025 traduit une forte amélioration de la structure financière avec une augmentation significative des capitaux propres et une réduction marquée de l'endettement financier.

RÉSULTATS

NATURE DES INDICATIONS	2021	2022	2023	2024	2025
CAPITAL EN FIN D'EXERCICE					
Capital social	5 938 606	5 938 606	5 938 606	5 938 606	5 938 606
Nombre d'actions ordinaires existantes	59 386 060	59 386 060	59 386 060	59 386 060	59 386 060
OPÉRATIONS ET RÉSULTATS DE L'EXERCICE					
Chiffre d'affaires corrigé de la quote-part revenant à la Société italienne	143 890 105	169 271 593	186 279 885	227 652 262	228 281 557
Chiffre d'affaires côté France (1)	142 687 710	170 965 850	189 597 293	231 551 777	234 560 334
Résultat avant impôt, dotations aux amortissements et provisions et transferts de charges	95 725 663	117 907 748	134 458 804	177 293 231	173 872 038
Impôt sur les bénéfices	6 390 327	8 853 795	10 932 856	16 496 039	16 359 985
Résultat après impôt, dotations aux amortissements et provisions	38 611 397	58 935 540	71 758 718	109 771 782	346 278 635
PERSONNEL					
Effectif au 31/12 des salariés	297	298	307	305	309
Montant de la masse salariale de l'exercice	12 181 408	12 738 859	13 331 071	14 387 179	13 988 035
Montant des sommes versées au titre des avantages sociaux (Sécurité Sociale, œuvres sociales, etc.)	5 676 365	5 959 818	6 699 613	6 709 161	7 024 227

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

LE MUR DE LA DETTE FRANCHI GRÂCE À UN REFINANCEMENT STRUCTURANT

L'exercice 2025 a été marqué par une opération structurante de refinancement, avec le remboursement, au 30 juin 2025, d'un emprunt obligataire d'un montant nominal de 828 M€, souscrit auprès de la Caisse Nationale des Autoroutes (CNA) pour le financement de l'A43.

Intérêts inclus, le montant total de l'échéance s'élevait à environ 860 M€.

Ce remboursement a été assuré par :

- une mobilisation de la trésorerie disponible à hauteur de 410 M€ ;
- la mise en place d'un nouvel emprunt bancaire.

Le nouvel emprunt, contractualisé le 26 juin 2025, comprend deux tranches :

- une tranche de 460 M€, tirée le 30 juin 2025 ;
- une tranche complémentaire de 140 M€, mobilisable en mars 2030.

Ce financement a été souscrit auprès d'un pool bancaire composé de la Caisse régionale du Crédit Agricole Mutuel des Savoie, CaixaBank S.A. (succursale en France), du Crédit Agricole Corporate and Investment Bank (CACIB), du Crédit Industriel et Commercial (CIC), et de Natixis.

L'opération a été structurée et coordonnée par CACIB en qualité d'agent.

Une structure financière renforcée

Cette opération, conduite sur une période d'environ deux ans, permet à la société :

- de sécuriser son financement à long terme, avec une maturité étendue jusqu'en 2045 ;
- d'adapter son profil de remboursement.

Le passage d'un emprunt remboursable in fine à une dette amortissable entraîne une évolution du profil de trésorerie, avec des échéances désormais réparties dans le temps.

Cette évolution permet une meilleure anticipation des échéances financières futures.

EXTRAIT DU RAPPORT GÉNÉRAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Dans leur rapport général sur les comptes annuels, les commissaires aux comptes, PYRAMIDE AUDIT et KPMG SA, certifient que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

En application des dispositions de l'article L.823-9 et R.823-7 du Code de commerce relatives à la justification des appréciations, il est porté à votre connaissance l'élément suivant :

Dépréciation de la concession

L'annexe des comptes annuels indique les circonstances apparues au cours de l'exercice 2025 ayant conduit la société à reprendre la provision pour dépréciation des immobilisations concédées au 31 décembre 2025 ainsi que les principales hypothèses retenues.

Les contrôles ont porté principalement sur la validation de la cohérence et la permanence des hypothèses de taux utilisés pour le calcul de l'actualisation des flux de trésorerie.

Il n'a pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du conseil d'administration et dans les documents adressés aux actionnaires sur la situation financière et les comptes annuels.



Perspectives 2026

L'année 2026 sera marquée par la première mise en œuvre du « reporting » auprès des créanciers tel qu'il est prévu dans le contrat de crédit signé mi- 2025, couvrant à la fois les volets financiers et extra-financiers (ESG). Le modèle établi dans le cadre du refinancement devra être maintenu comme un outil de travail et de suivi.

Dans le prolongement de la mise en service du second tube du tunnel du Fréjus, les évolutions porteront sur le devenir des mesures temporaires instaurées en juillet 2025 à la demande de la commission intergouvernementale. Parallèlement, les équipements du premier tube seront renouvelés dans le cadre de tranches optionnelles des marchés du second tube.

Sur le plan extra-financier, 2026 verra la publication du premier rapport de durabilité de la SFTRF, établi selon la norme VSME, l'entreprise étant sortie du champ d'application obligatoire de la CSRD à la suite des évolutions intervenues en 2025. Ce rapport servira de base à l'élaboration d'une nouvelle « feuille de route RSE ».





SFTRF
TUNNEL ALPIN DU FRÉJUS
AUTOROUTE DE LA MAURIENNE A43

Société Française du Tunnel Routier du Fréjus

MODANE

Plateforme du tunnel - 73500 MODANE
Tél. : 04 79 20 26 00

STE MARIE DE CUINES

CESAM A43
ZA des grands prés - 73130 STE MARIE DE CUINES
Tél. : 04 79 59 34 00

PARIS

207 rue de Bercy - 75012 PARIS
Tél. : 01 44 49 71 04

www.sftrf.fr