

Rapport d'activité 2010



Le mot du Président	4
Le mot du Directeur Général	5
Éléments majeurs 2010	6
Trafic 2010 : Reprise du trafic	9
Entretien des enrochements des berges de l'Arc	10
Tunnel du Fréjus Usines de ventilation	13
PSB du 29 novembre 2010	14
Galerie de sécurité	15
Investissements 2010	16
Communication 30 ans du tunnel du Fréjus 10 ans de l'autoroute	18
Fonctionnement d'un service sur l'Autoroute de la Maurienne et au Tunnel du Fréjus	21
Politique commerciale	24
Ressources humaines	26
Perspectives 2011	31
Comptes annuels 2010	32



Editorial

Après deux années de diminution du trafic du tunnel poids lourds du Fréjus et de l'autoroute, 2010 a vu s'engager la reprise, avec une croissance de 7% du trafic PL et de 5,6% de celui des VL au tunnel, et des évolutions comparables sur l'autoroute. Cette croissance s'est traduite par une hausse du chiffre d'affaires de la Société de 10%, et du résultat net de 12 M€ (hors provision pour dépréciation des immobilisations), grâce à l'effet cumulé de la hausse du chiffre d'affaires et de la diminution de la dette.

On ne peut que se satisfaire de cette amélioration des données économiques et financières, même si on est loin d'avoir effacé l'impact de la crise.

Sur le plan de la sécurité le bilan que l'on peut tirer de cette année reste très positif, avec seulement 8 accidents corporels sur l'A43, ayant causé 8 blessés légers, et toujours aucun décès à déplorer sur notre autoroute, plus de dix ans après son achèvement.

S'agissant du tunnel du Fréjus, 6 plans de secours binationaux ont été déclenchés, tous rapidement levés suite à l'intervention des équipes du GEF dont l'efficacité a été ainsi à nouveau démontrée.

C'est d'ailleurs toute la chaîne de surveillance et de déclenchement des interventions suite à des incidents ou accidents qui a ainsi montré son efficacité.

C'est le cas en particulier pour l'incendie d'un poids lourd du 29 novembre, qui ne s'est traduit heureusement par aucun dommage corporel, à l'exception d'un pompier du GEF qui s'est blessé légèrement, et par des dégâts matériels très limités ; outre cette rapidité d'intervention, déterminante pour maîtriser les incendies, on peut tirer un autre enseignement de cet incendie : nous ne sommes pas à l'abri de comportements d'usagers potentiellement très dangereux ; ainsi lors de cet incendie, un poids



lourd a doublé celui en feu au risque de causer une collision frontale avec un véhicule venant en sens inverse, avec les conséquences que l'on peut imaginer.

Il est important que tous les acteurs de la sécurité, notre société au premier chef, et les pouvoirs publics tirent tous les enseignements des retours d'expérience des exercices et des incidents pour continuer à améliorer la sécurité de nos infrastructures.

Tels sont les faits marquants de cette année 2010, sans oublier la poursuite du chantier de la galerie de sécurité, qui sont détaillés dans le présent rapport dont je vous souhaite une très bonne lecture.

**Patrice Raulin,
Président**

Editorial

Les années se suivent mais ne se ressemblent pas, tout du moins en matière de trafic. Après deux années de baisse dues à la crise, notre trafic s'est redressé en 2010 mais ce redressement ne doit pas faire oublier deux considérations essentielles ;

- notre trafic a moins crû que celui de notre société sœur du Mont-Blanc ; en clair, la répartition du trafic entre les deux grands tunnels franco-italiens évolue vers un rééquilibrage puisque de 76%/24% en 2004 (avant notre incendie de juin 2005) en notre faveur, on est passé à 56%/44% en 2010, toujours en notre faveur. Et le début de 2011 n'échappe pas à cette tendance.
- au vu des chiffres constatés (731 000 PL en 2010 au lieu de 1 131 000 en 2004) et des prévisions de trafic même les plus optimistes, nos infrastructures sont largement dimensionnées en terme de capacité : c'est pourquoi, par exemple, le viaduc du Charmaix qui doit être reconstruit, le sera à l'identique avec une voie dans chaque sens. De même, les points singuliers de notre autoroute que sont le tunnel d'Orelle à deux fois une voie et la digue de la plaine Berchette, en partie à deux fois une voie, resteront tels quels. Ces éléments structurels de notre réseau sont autant de preuve que le risque d'augmentation de capacité évoqué par certains est totalement infondé.

En termes de chantier, 2010 aura vu, outre l'avancement du creusement de la galerie de sécurité, le démarrage d'un important chantier de réfection des joints des ouvrages d'art, chantier qui s'étalera sur 5 années. Mais ces chantiers plus importants ne doivent pas faire oublier ceux tout aussi utiles, comme par exemple, les évolutions des GTC tunnel et autoroute, les consolidations de berges...



Comme les années antérieures, la SFTRF peut être satisfaite de la qualité du travail effectué par l'ensemble de ses agents. Nos équipes ont toutes continué à exercer leurs missions avec professionnalisme et enthousiasme, des agents routiers aux receveurs péagers en passant par les pompiers sécurité tunnel, les opérateurs et régulateurs, les techniciens, les administrateurs systèmes, les mécaniciens, les magasiniers, les opérateurs TCO, les agents commerciaux sans oublier les

« administratifs » des ressources humaines et de la comptabilité, les informaticiens et aussi les agents de maîtrise et les cadres. Tous ont su, par leur implication, contribuer à la bonne gestion de la société et ce malgré un contexte économique délicat.

Enfin, 2010 aura été l'occasion de fêter dignement les 30 ans du tunnel (rappelons que l'incendie de 2005 ne nous avait pas permis de fêter ses 25 ans) et les 10 ans de la dernière section de l'autoroute de Maurienne. Cette manifestation a été une vraie réussite et tous les salariés ont su se mobiliser dans ce but.

Didier Simonnet,
Directeur Général

Éléments majeurs 2010

Après une année 2009 désastreuse en matière de trafic PL au tunnel du Fréjus (-17 %, plus mauvaise année depuis 1998), l'année 2010 aura permis une reprise par une augmentation de 7 % du trafic PL. Cette relance du trafic pourrait être plus marquée si moins de poids lourds empruntaient la RD 1006 sur la portion St Pierre de Belleville – St Michel de Maurienne.

En octobre 2010, a été célébré au sein de notre société, l'anniversaire des 30 ans du tunnel du Fréjus et des 10 ans de l'autoroute de la Maurienne A43, durant trois journées. A cette occasion, la SFTRF a ouvert ses portes aux familles des salariés et à l'ensemble des savoyards qui ont ainsi pu découvrir les coulisses et les métiers de la SFTRF. Ce sont près de 2000 visiteurs qui ont également visité la galerie

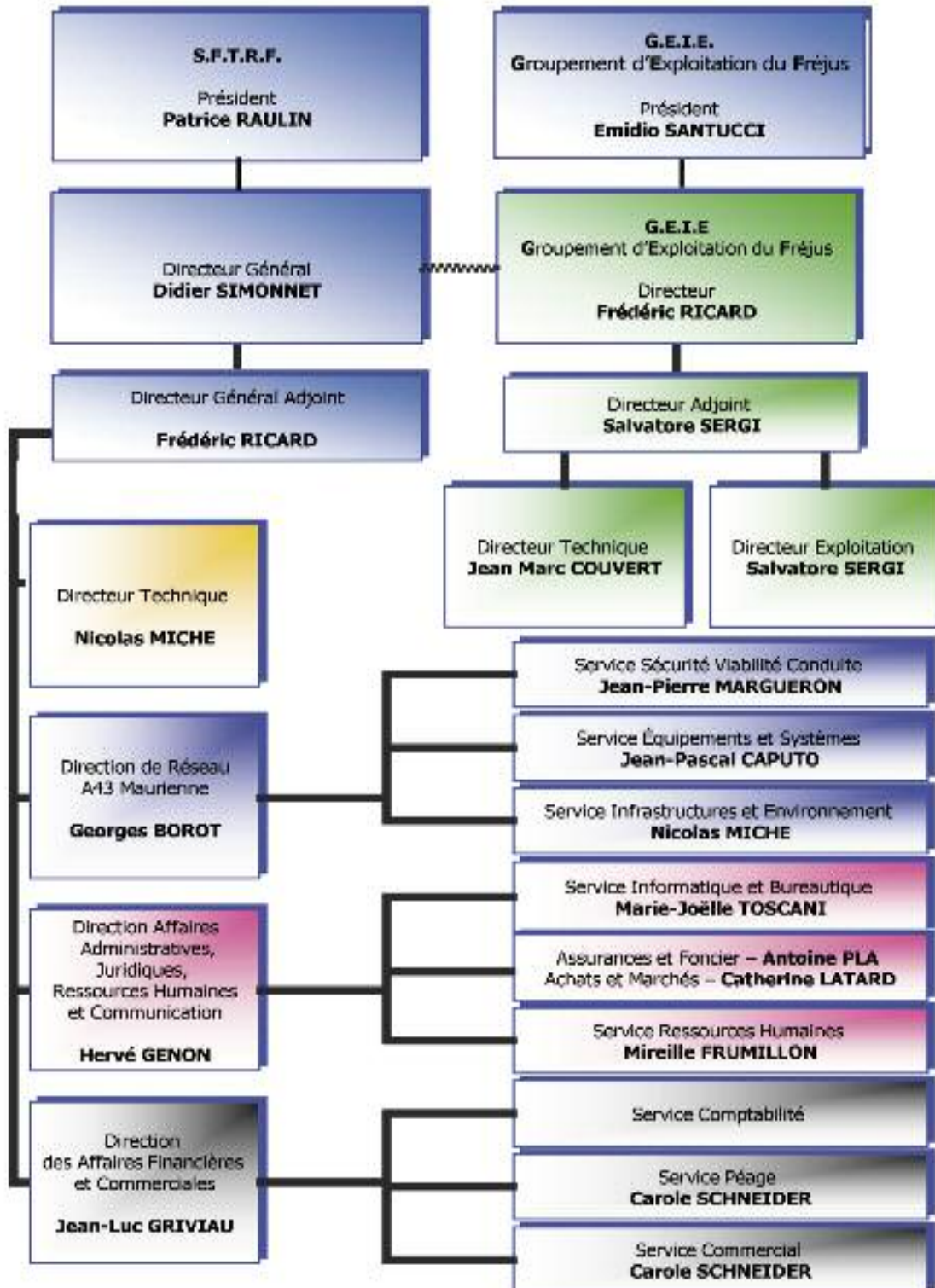
de sécurité en cours de réalisation, ce qui était une grande première et fut unanimement apprécié.

L'année 2010 représente également le percement de la galerie de sécurité et de la galerie pour le convoyage du marinage du tunnel à la carrière de stockage SOCAMO, sans aucune gêne sonore ni impact sur l'environnement.

Enfin, cette année aura aussi été marquée par un début d'incendie qui aurait pu être un incendie majeur sans l'intervention très rapide des services des secours du GEF démontrant toute l'efficacité et la compétence de notre chaîne de secours.



Organigramme au 31/12/2010



COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION AU 31/12/2010

Ville de Chambéry représentée par	Mme Bernadette LACLAIS	Administrateur
Département de la Savoie représenté par	M. Michel BOUVARD	Administrateur
Département du Rhône représenté par	M. Albéric de LAVERNÉE	Administrateur
Chambre de Commerce et d'Industrie de Savoie représentée par	M. Jean-Pierre HUGUENIOT	Administrateur
Département de l'Isère représenté par	M. Bernard PERAZIO	Administrateur
Ville de Modane représentée par	M. Jean-Claude RAFFIN	Administrateur
Président	M. Patrice RAULIN	Administrateur
Etat	Mme Anne BOLLIET	Administrateur
Etat	M. Denis CHARISSOUX (Poste vacant : a changé de poste en octobre 2010)	Administrateur
Etat	Mme Marie-Line MEAUX	Administrateur
Etat	Mme Florence MOURAREAU (Poste vacant : démission le 18.05.09)	Administrateur
Etat	M. Philippe LEDENVIC	Administrateur
Etat	M. Joël MEYER (Poste vacant : a changé de poste en mai 2010)	Administrateur
Etat	M. Jean-Paul OURLIAC	Administrateur
Etat	M. Laurent PERDIOLAT	Administrateur
Etat	M. Bernard VIU	Administrateur
Etat	M. Benoît WEYMULLER	Administrateur

PARTICIPENT EGALEMENT AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Commissaire du Gouvernement	M. Christophe SAINTILLAN	Directeur des Infrastructures de Transport
Commissaire du Gouvernement adjoint	M. Yves SCHENFEIGEL	Sous-directeur de la gestion du réseau autoroutier concédé
Préfecture de Savoie	M. Christophe MIRMAND M. Rémy DARROUX	Préfet de la Savoie Sous-Préfet de Saint-Jean-de-Maurienne
Contrôleur général	M. Jean DEULIN	
Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon représentée par	M. Guy MATHIOLON	Censeur
Chambre de Commerce et d'Industrie de Grenoble représentée par	M. Gilles DUMOLARD	Censeur
Chambre de Commerce et d'Industrie de la Haute-Savoie représentée par	M. Guy METRAL	Censeur
Chambre de Commerce et d'Industrie de Vienne représentée par	M. Jean-Paul COLÉON	Censeur
Ville de Lyon représentée par	M. Hubert JULIEN-LAFERRIERE	Censeur
Ville de Bourgoin-Jallieu représentée par	M. Alain COTTALORDA	Censeur
Directeur Général	M. Didier SIMONNET	
Commissaire aux comptes	M. Paul PACAUD	Commissaire aux comptes titulaire
Commissaire aux comptes	Cabinet SALUSTRO REYDEL - KPMG Audit Représenté par M. Benoît LEBRUN	Commissaire aux comptes titulaire
Représentant du personnel	M. Jean-Pierre MARGUERON	
Représentant du personnel	M. Emmanuel TRUTALLI	

Trafics 2010 : reprise du trafic PL de 7 % au tunnel du Fréjus



Les trafics du tunnel du Fréjus enregistrent, pour l'ensemble des catégories de véhicules, une hausse en 2010 de 6,3% par rapport à l'année 2009. Cette progression est partagée entre les poids lourds (+7,1%) et les véhicules

légers (+5,7%). Ces chiffres sont à rapporter à une baisse globale de 9,4% (-16,8% pour les poids lourds) constatée en 2009, par rapport aux trafics de 2008.

Concernant l'autoroute de la Maurienne, l'intensité kilométrique a suivi une évolution similaire à celle constatée pour le tunnel du Fréjus. Les poids lourds progressent de 7,6%, et les véhicules légers de 5,0%. Au total, en moyenne, elle a progressé de 5,7%.

En 2010, les échanges routiers transalpins de 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 hausse sensible : on a ainsi constaté une évolution du trafic de poids lourds de +8,4% entre 2010 et 2009, contre -14,9% entre 2009 et 2008.

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 56,1% en valeur moyenne pour l'année 2010. Rappelons que ce taux était de 76,4% en 2004, de 57,3% en 2005 année de l'incendie, de 58,3% en 2008, et de 56,9% en 2009. En 2010, le trafic poids lourds a progressé de 7,1% par rapport à 2009. Ceci représente un total de 48 000 passages véhicules.

Le trafic des véhicules légers au tunnel du Fréjus, essentiellement lié à des déplacements touristiques, avec des pointes en juillet et en août et durant les vacances hivernales, a connu, quant à lui, une hausse de 5,7% entre 2009 et 2010.

Toutes catégories de véhicules confondues, pour l'année 2010, le tunnel du Fréjus enregistre une progression de 6,3% par rapport à l'année 2009.

L'autoroute ferroviaire alpine (AFA) a connu une hausse significative de ses trafics sur l'exercice 2010, avec un total de 25 402 poids lourds, contre 22 632 véhicules sur 2009, soit une progression de 12,2 %.

INTENSITÉ KILOMÉTRIQUE MOYENNE 2010 SUR L'AUTOROUTE DE LA MAURIENNE

MOIS	VL	PL+Bus	Total
Janvier	6 162	1 981	8 143
Février	7 894	2 342	10 235
Mars	6 603	2 463	9 066
Avril	6 479	2 326	8 805
Mai	4 342	2 097	6 439
Juin	4 853	2 395	7 248
Juillet	7 785	2 188	9 973
Août	8 985	1 534	10 519
Septembre	4 913	2 305	7 218
Octobre	4 406	2 276	6 682
Novembre	3 975	2 222	6 197
Décembre	5 390	1 984	7 374
TOTAL	5 982	2 176	8 158
Variation 2010 / 2009	+5,0%	+7,6%	+5,7%

TRAFICS MOYENS JOURNALIERS EN 2010 AU TUNNEL DU FRÉJUS

MOIS	VL	PL+Bus	Total
Janvier	2 028	1 853	3 881
Février	2 150	2 227	4 377
Mars	2 035	2 349	4 384
Avril	2 931	2 195	5 126
Mai	2 219	2 030	4 249
Juin	2 069	2 260	4 328
Juillet	3 578	2 049	5 627
Août	4 688	1 385	6 073
Septembre	2 117	2 188	4 305
Octobre	1 923	2 170	4 093
Novembre	1 691	2 131	3 822
Décembre	1 900	1 890	3 789
TOTAL	2 449	2 058	4 507
Variation 2010 / 2009	+5,7%	+7,1%	+6,3%

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



Sécurité :

Surveiller les berges de l'Arc... C'est protéger l'autoroute : une « spécialité » mauriennaise



La vallée de la Maurienne subit régulièrement des crues importantes. Depuis la construction de l'Autoroute, on recense plusieurs événements significatifs : juin 1994, Octobre 2000, juin 2005, mai 2008. Ces montées des eaux sont généralement liées à de forts épisodes pluvieux parfois associés à la fonte des neiges.

Dans ce contexte l'implantation de l'Autoroute de la Maurienne – A43, pour faire face à de forts risques hydrauliques, a nécessité des aménagements importants.

Les dispositifs de protections mis en œuvre représentent environ une longueur de 38 kilomètres sur un total de 136 kilomètres de berges (soit 25 %) répartis sur les deux rives de l'Arc.

Compte tenu du caractère imprévisible de l'Arc et de sa forte pente, les risques sont réels pour les riverains et les infrastructures limitrophes. En effet son débit peut passer de quelques m³/s à plus d'une centaine en quelques heures et ses eaux chargées de boues, d'arbres peuvent aussi rouler d'énormes rochers. Devant cet état de fait, une surveillance assidue s'impose.

Ce suivi a pour objectif de recenser :

- les principales évolutions du lit (engravement ou incision du fond)
- les désordres apparents ou cachés sur les ouvrages A 43
- l'état des installations ou dispositifs de sécurité mis en place sur les affluents de l'Arc (exemple plages de dépôts)
- Les matériaux charriés lors des crues

Il permet ainsi de définir les priorités et d'orienter les actions à mener en matière de remise en état ou d'entretien des ouvrages et éventuellement de les compléter ou de les modifier pour plus d'efficacité.

Depuis 2008, les différentes opérations d'entretien ou de remise en état ont concerné successivement les secteurs : cône du Fay, Saussaz, Freney, Teppes, Nant Bruant, Sorderettes.

Pour mener à bien ces travaux, 16 356 m³ de blocs ont été mis en œuvre pour un cout global de 1 400 K€.

Un exemple d'intervention :

Zoom sur la confluence Arc / Nant bruant

Suite aux crues du mois de mai 2008, une importante anse d'érosion s'est produite en rive gauche de l'Arc en aval de l'échangeur de Saint-Pierre de Belleville, au niveau de la confluence avec le torrent Nant Bruant.

L'ouvrage hydraulique implanté à la confluence Arc / Nant Bruant, contourné et isolé par les eaux du fait de l'érosion latérale, s'est retrouvé dans le lit mineur de l'Arc.

En conséquence, le recul de la berge (jusqu'à 25m localement) représentait une menace à court terme pour la pérennité du remblai de l'autoroute.



LOCALISATION DU SITE

Extrait de la carte IGN TOP 25 : 34 33



Berge RG au niveau de l'érosion, après la crue de mai 2008.



Zone d'érosion après travaux provisoires (mai 2009).

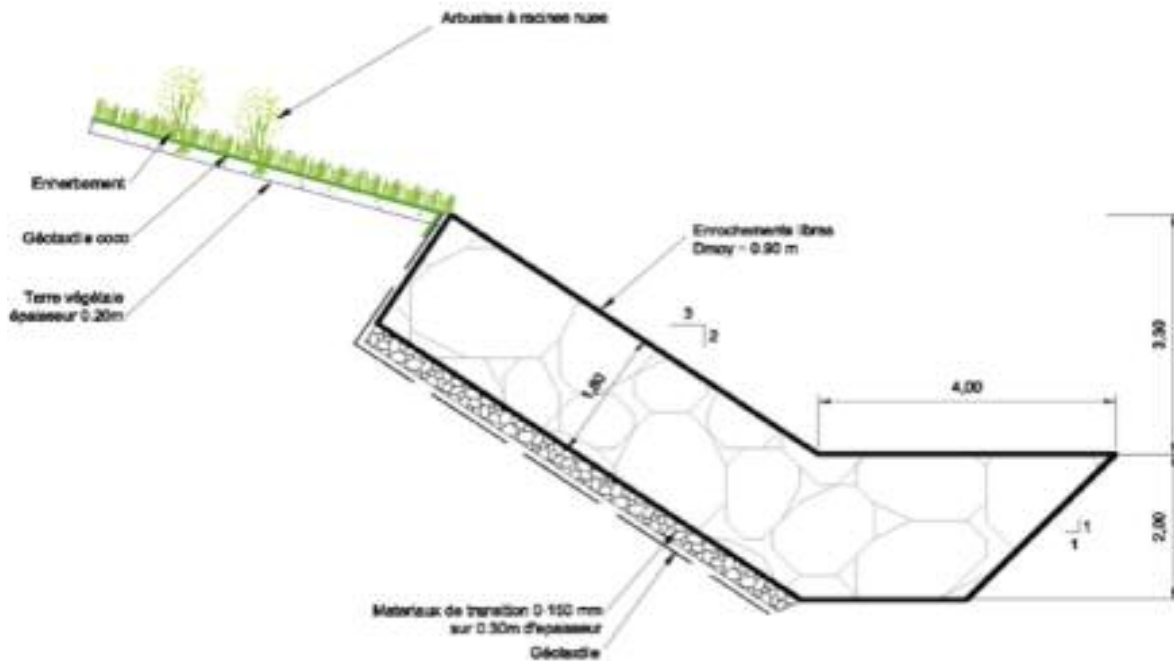
Devant l'urgence de la situation, une première tranche de travaux a été réalisée au printemps 2009. L'objectif de ces travaux était d'assurer à court terme la pérennité de la berge jusqu'à la réalisation d'un ouvrage définitif.

Le coût de cette opération s'est élevé à 60 K€.

La réalisation d'une étude préalable et de plusieurs démarches administratives ont permis d'engager les travaux définitifs au mois de novembre 2010.

Le confortement définitif de la berge devait remplir deux objectifs :

- A. Le remplacement de l'ouvrage à la confluence du Nant Bruant et de l'Arc : l'usage de ce franchissement n'étant plus nécessaire pour des véhicules motorisés, un passage à gué a été réalisé rendant l'accès piéton toujours praticable. L'aménagement retenu, en enrochement lié au béton est composé de trois chutes, chacune équipée d'une fosse d'appel favorisant ainsi la biodiversité.
- B. La protection de la berge en enrochement libre sur un linéaire de 340 mètres de part et d'autre du Nant Bruant.



Coupe type de la protection réalisée (sans échelle).



Ouvrage piscicole confluence Arc Nant Bruant (Novembre Février 2011).

Le coût de cette opération avoisine les 300 K€.

Une nécessaire vigilance

La réalisation d'un tel chantier, au-delà des contraintes purement techniques, est fortement soumise aux aléas météorologiques susceptibles d'engendrer des variations de débits. Il est aussi nécessaire, pour mener à bien de telles opérations, d'obtenir diverses autorisations administratives (DDA, police de l'eau, Fédération de pêche...) préalables au démarrage des travaux.

Ces chantiers impliquent enfin une collaboration étroite avec les concessionnaires riverains (communes, EDF, Conseil général ...)

Un entretien préventif de nos berges paraît bien difficile compte tenu du caractère colérique et imprévisible de l'Arc et de l'importance du linéaire à entretenir. Seule une stratégie régulière de surveillance permet, aujourd'hui, de mieux diagnostiquer les zones sensibles dans le but de programmer et de cibler les interventions.

« Mieux connaître pour mieux agir »



Protection de la berge RG, travaux définitifs en cours de réalisation (Novembre Février 2011).

Tunnel du Fréjus :

Usines de ventilation

Le tunnel du Fréjus est équipé d'un système de ventilation dit «transversal partiel». Deux gaines de ventilation sont disposées au-dessus de l'espace de circulation, entre une dalle intermédiaire (faux-plafond) et la voûte de l'ouvrage :

- La gaine Est (côté gauche dans le sens France-Italie) permet d'apporter de l'air frais (AF) sur toute la longueur du tunnel afin de diluer les gaz d'échappement des véhicules.
- La gaine Ouest sert en situation normale à évacuer l'air vicié (AV) contenant les polluants émis par les véhicules. Deux modes de fonctionnement : « sanitaire » qui assure une qualité d'air en tunnel en exploitation normale et un deuxième mode « désenfumage » qui permet d'évacuer les fumées.

La capacité d'insufflation d'air frais est supérieure à celle d'extraction.

En exploitation normale, une partie (voire la totalité si l'extraction n'est pas utilisée) de l'air insufflé par la gaine d'air frais s'évacue par les têtes du tunnel.

Les gaines sont desservies par quatre usines de ventilation (A, B, C, D) :

Une à chaque tête et deux unités souterraines à 4 kms de chaque entrée et reliées à l'extérieur par des puits de ventilation.

Les usines accueillent quatre (A et D) ou huit (B et C) ventilateurs.

La moitié des ventilateurs de chaque usine est destinée au soufflage d'air frais (AF) et l'autre moitié à l'aspiration de l'air vicié ou des fumées d'incendie (AV).

Le système de ventilation était à l'origine basé sur une extraction de l'air vicié.

Les bouches d'aspiration étaient régulièrement réparties sur la longueur de l'ouvrage en partie haute (gaine d'air vicié).

En 1999, des ouvertures de 1 m² ont été créées et ont été associées à des trappes à ouverture télécommandée.

Ces ouvertures sont espacées de 130 m environ. Les bouches d'air vicié ont été rebouchées.

Cette transformation a permis de passer à un système de ventilation de désenfumage consistant à concentrer l'aspiration des fumées sur une zone de 520 m environ (ouverture de 5 trappes), le débit des fumées aspirées étant de l'ordre de 110 m³/s.

Les études menées en 2003 ont mis en évidence l'intérêt de porter le débit d'extraction à 240 m³/s en utilisant les deux usines qui encadrent l'incendie et en ouvrant 10 trappes contiguës, couvrant une zone de 1170 m environ.

Un chantier est actuellement en cours et concerne l'installation de grandes trappes de 6m² dont l'ouverture simultanée de 4 trappes permet de concentrer les fumées sur une distance 390m.

La SFTRF souhaite procéder au renouvellement des ventilateurs ou à leur rénovation dans le tunnel du Fréjus du fait de la vétusté de ces machines et du coût élevé des opérations de maintenance (24 ventilateurs en fonction depuis la mise en service du tunnel en 1980).

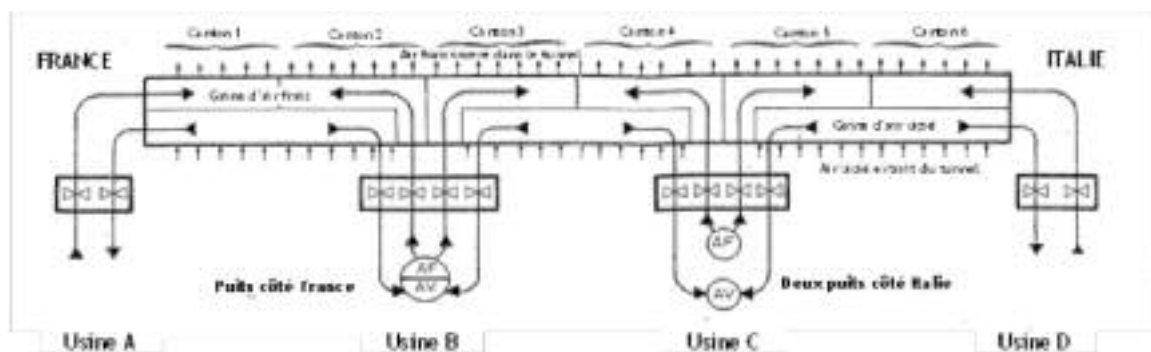
Remplacement des équipements de ventilation du tunnel du Fréjus

L'opération concerne principalement le remplacement d'équipements de ventilation dans le tunnel du Fréjus. Elle a pour objectif d'améliorer la ventilation sanitaire et de désenfumage (contrôle du courant d'air notamment) de l'ouvrage en remplaçant les ventilateurs d'air frais et d'air vicié, les anémomètres, les capteurs de pollution et l'intégration de capteurs NO₂ et en apportant des modifications aux algorithmes sanitaires et de désenfumage.

Il existe 4 usines de ventilation

Où se situent-elles ?

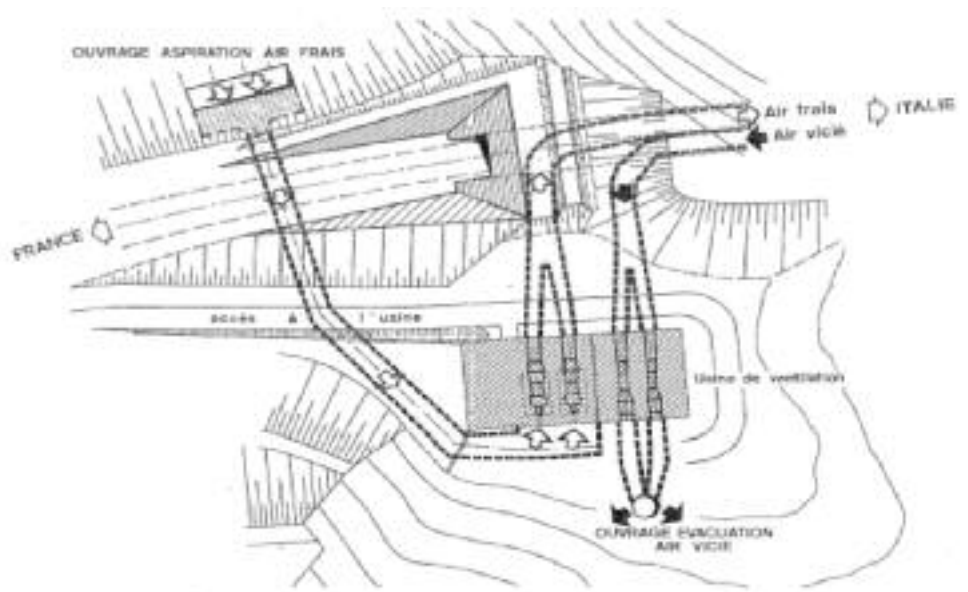
- Centrale A – A la tête française
- Centrale souterraine B – 4 220 mètres de la tête française
- Centrale souterraine C – 8 890 mètres de la tête française
- Centrale D – A la tête italienne





Ventilateurs d'air frais et d'air vicié

Accès à l'usine A



Incendie du 29 novembre 2010 : un poids lourd en feu dans le tunnel du Fréjus, déclenchement du Plan de Secours Binational

Chronologie des événements

A 8:32:22, le personnel du PCCI reçoit une alarme provenant du système Détection Automatique d'Incidents (DAI) pour le signalement d'un poids lourd lent, dans le sens France / Italie, qui dégageait de la fumée.

A 8:32:30, localisé par l'intermédiaire d'une caméra le PL, qui transportait des balles de papiers comprimées, s'est arrêté à la niche intermédiaire 44 et les premières flammes qui sortaient de la partie droite du tracteur ont été aperçues.

A 8:32:43, déclenchement de l'alarme générale scénario B et sélection de la niche 44 en désenfumage.

A 8:33:26, à travers les images de la vidéosurveillance, il a été constaté que le conducteur du PL incendié est monté à bord du PL qui le suivait et a été évacué côté Italie.

A 8:34, comme prévu par les procédures, les DOI (Directeurs des Opérations Internes) ont transmis le fax de demande de déclenchement de PSB scénario B et ont activé les salles CCO, en confirmant par radio un début d'incendie avec une propagation de flammes et de fumées sur le PL.

Entre 8:35:37 et 8:40:41, tous les véhicules incendie du GEF sont arrivés sur les lieux et ont commencé l'action d'extinction de l'incendie. Au cours des opérations d'extinction, un agent de sécurité italien a été blessé et a été évacué à l'extérieur.

A 9:01, l'incendie a été déclaré circonscrit.

Entre 8:38:42 et 8:56.40 17 usagers ont rejoint de façon autonome les abris.

Ces usagers, ainsi que ceux restés à proximité de leurs véhicules, suite à la confirmation de l'extinction de l'incendie, sont arrivés entre 8:56:00

et 9:21:40, et ont été évacués à l'extérieur par les équipes de secours internes.

En outre, 6 PL (arrêtés dans le tunnel) étaient présents dans le sens France/Italie et 9 véhicules dans le sens Italie/France dont 6 PL et 3 VL.

A 9:05, arrivée du COS Italie dans la salle CCO.

A 10:20, la Préfecture française a transmis le fax par lequel elle a communiqué la fin des opérations aux autorités compétentes italiennes et françaises.

A 11:26, vers la fin des opérations d'enlèvement de la charge, il a été décidé de permettre au véhicule de remorquage extérieur d'entrer dans le tunnel.

A 11:48 le CGOS (Commandant Général des Opérations de Secours) France a commandé la fin du désenfumage.

Les opérations d'évacuation des véhicules des usagers du tunnel ont commencé à 11:55 et se sont terminées à 13:16 lorsque le PL sinistré est arrivé sur la plate-forme italienne. Le PL a été ensuite remorqué sur la plate-forme française à la demande de la Gendarmerie.

De 11:30 à 18:30 les équipes du Service Technique du GEF ont procédé à la mise en sécurité de tous les équipements endommagés.

A 19:00, après les vérifications structurelles de la dalle et des résultats positifs, réalisées par la société Musinet et le CETU sur la zone d'incendie, et après avoir reçu l'autorisation de la Préfecture française, le tunnel a été réouvert dans les deux sens de circulation.

Lors de la réouverture, la situation des dommages était la suivante :

- Perte de l'éclairage sur 750 mètres, de la niche 44 à la niche 50 ;
- Perte de 5 caméras ;
- RAU de la niche 44 hors service ;
- Détecteur CO n° 12 hors service ;
- 3 panneaux à messages variables dans la zone comprise entre les niches 44 et 50 ;
- Anémomètres AN 12 01 et 12 02 en panne.



Au vu des dommages indiqués ci-dessus, ont été appliquées, comme prévu, les CME (Conditions Minimales d'Exploitation) suivantes :

- Renforcement de l'éclairage dans le sens opposé ;
- Renforcement de la zone avec la vidéosurveillance en utilisant le mode cyclique.

En plus des CME, les mesures préventives ultérieures suivantes ont été appliquées :

- Mise en place de patrouilles continues en tunnel lorsqu'il n'y a pas d'accompagnement de matières dangereuses ;
- Mise en route de la ventilation AF à 30% sur les usines B2 et B3.

Investissements

Galerie de sécurité : avancement du chantier



De mai à décembre 2009

Travaux préparatoires, terrassement, renforcement de terrain pour la réalisation de la voie d'accès à la Galerie.



Août à décembre 2010

Percement du premier rameau reliant le Tunnel du Fréjus à la Galerie de Sécurité situé au PM 370 permettant l'aménagement du futur abri de sécurité. Démarrage du Génie Civil à partir de fin 2010.



De décembre 2009 à novembre 2010

Creusement de la Galerie à l'explosif des 600 premiers mètres.



Depuis juin 2010

Les travaux préparatoires au débouché des rameaux à l'intérieur du tunnel routier : instrumentation de contrôle, sciage du revêtement béton, pose d'un masque métallique permettant l'excavation sans impact sur l'exploitation. Ces travaux se réalisent essentiellement les nuits des week-ends, sous alternat.



Avril à septembre 2010

Percement de la galerie de marinage : il s'agit d'un petit tunnel (section 4x4m), d'environ 485 m de longueur, reliant la Galerie de Sécurité (à 200 m de l'entrée) directement à la carrière SOCAMO et destiné à l'évacuation des matériaux d'excavation du creusement pour la phase tunnelier.

Novembre 2010 à avril 2011

Percement de la chambre de montage située à 600 m de l'entrée de la galerie. Elle est destinée à accueillir le portique pour l'assemblage des pièces du tunnelier.



Été - Automne 2010

Après un montage d'essai du tunnelier sur son site de fabrication en Allemagne, celui-ci a été transporté en pièces détachées par convois exceptionnels en Maurienne où elles sont stockées en attente de montage.



Depuis l'été 2010

Démarrage de la production des voussoirs à l'usine de préfabrication de Saint Etienne de Cuines. En attendant la mise en service du tunnelier, les anneaux sont stockés sur l'Aire du Rieu Sec sur l'Autoroute A43.

PREVISIONS

Avril à juillet 2011

Montage du tunnelier et de son train suiveur.

Juillet 2011 à fin 2012

Démarrage de l'excavation au tunnelier.

Fin 2011 à fin 2012

Creusement des rameaux, by pass, stations techniques et de l'usine de ventilation.

Les principaux investissements réalisés en 2010 par la SFTRF

TUNNEL DU FREJUS

Nature des investissements	M€ HT
Logiciels supervision	0,59
Matériel de transport	0,13
Matériels divers	0,10
Galerie de sécurité	28,98
Agrandissement trappes tunnel du Fréjus	0,33
Contrôle accès	0,15
Portes galeries air frais – air vicié	0,23
Signalétique sécurité	0,19
Eclairage têtes de tunnel	0,11
Ventilation tunnel	0,12
Compensation ICAS SITAF	0,48
Divers	0,40
Sous-total	31,81

AUTOROUTE A43

Nature des investissements	M€ HT
Logiciels supervision	0,40
Chaussées	0,29
Matériel péage	0,16
Amélioration sécurité tunnel Orelle	0,15
Ouvrages	0,81
Travaux de l'Arc	0,42
Rampe	0,31
Reconstruction viaduc	0,13
Restructuration vidéo	0,27
Travaux environnement	0,12
Agencements CESAM	0,25
Divers	0,49
Sous-total	3,80

MONTANT TOTAL 35,61

30 ans du Tunnel du Fréjus et 10 ans de l'Autoroute de Maurienne

Octobre 2010



Les 8, 9 et 10 octobre, la SFTRF fêtait les 30 ans du Tunnel du Fréjus et les 10 ans de l'Autoroute de Maurienne sur le site du chantier RAZEL où des visites de la Galerie de Sécurité étaient organisées à cette occasion.



Bernadette LACLAIS, Première Vice-Présidente de la Région Rhône-Alpes, Patrice RAULIN, Président de la SFTRF, Jean-Claude RAFFIN, Maire de Modane, Hervé GAYMARD, Député et Président du Conseil Général, Député de la Savoie, Christophe MIRMAND, Préfet de la Savoie.



Bernadette LACLAIS, Patrice RAULIN, Michel BOUVARD, Député de la Savoie, Hervé GAYMARD.

Allocutions de la première journée.



Visite des élus et invités sur le front de taille



Galerie de Sécurité - Engin de chantier Jumbo



Michel BOUVARD et Didier SIMONNET, interviewés en direct sur la Radio 107.7, partenaire de la SFTRF



Didier SIMONNET, Directeur Général

Le 8 octobre s'est terminé par une soirée salariés comptant plus de 300 convives. Chaque collaborateur ayant 30 ans d'ancienneté se voyait remettre un couteau gravé à son nom.



Les journées suivantes, place aux portes ouvertes permettant à l'ensemble des visiteurs de découvrir les métiers de la SFTRF mais aussi de visiter le Tunnel d'Orelle et la Galerie de Sécurité.

Point de ralliement : Parking du télécabine d'Orelle avec présentation des métiers de l'Autoroute, de la Gendarmerie et de la Sécurité Routière. Navettes entre Orelle et le chapiteau, implanté sur la base de vie RAZEL où les attendaient les équipes de SFTRF, RAZEL, HK et RTE. Les visiteurs se sont montrés curieux et intéressés de découvrir les installations, équipements et métiers de la SFTRF. Ce sont près de 2 000 visiteurs qui ont participé à ces journées portes ouvertes. La dernière journée s'achevait par une loterie avec de nombreux lots à gagner.



Jean-Pierre MARGUERON, Chef du service viabilité conduite A43



Zoom sur...

le Service Equipements et Systèmes

Le service Equipements et Systèmes compte 26 collaborateurs. Il a pour principale mission d'assurer le fonctionnement optimal des matériels, des équipements et des systèmes nécessaires à l'exploitation et à la sécurité du réseau autoroutier concédé.

Il en réalise la maintenance, l'entretien et le cas échéant, la réparation 24 heures / 24 tout au long de l'année.

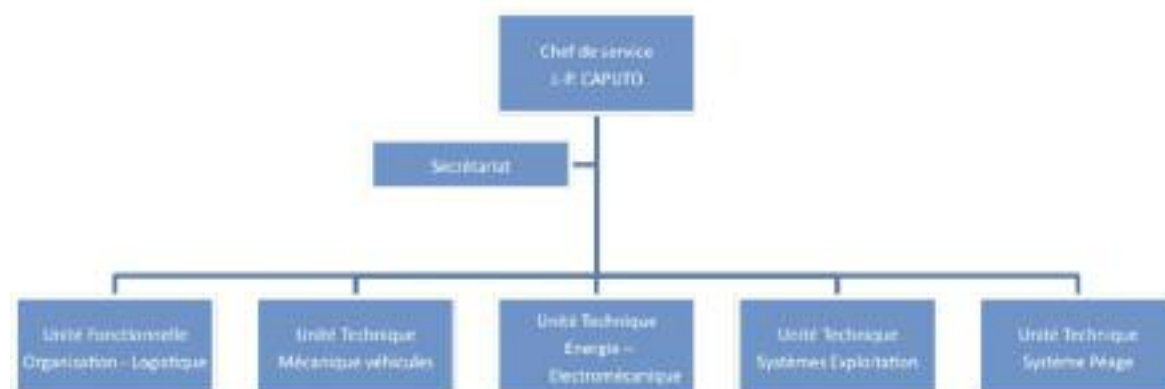
Il assure la réalisation de travaux neufs sur certaines opérations.

Il assure directement le rôle de maître d'œuvre ou d'ouvrage sur certains projets ou marchés et intervient également en qualité de support auprès de la Direction technique.

Structure du service

Ce service, placé sous la responsabilité de Jean-Pascal CAPUTO est rattaché à Georges BOROT, Directeur de réseau de l'autoroute de la Maurienne.

Il est organisé de la manière suivante : un chef de service, un secrétariat dédié, une unité fonctionnelle et 4 unités techniques.



Les unités

Chacune des unités décrites est placée sous la responsabilité d'un Responsable d'unité qui exerce une fonction hiérarchique opérationnelle dans l'organisation du travail et la gestion de son unité.

L'unité Organisation - Logistique

Cette unité, constituée de 5 collaborateurs se positionne de manière centrale par rapport aux autres unités : elle accompagne l'activité générale du service et des personnels qui le compose.

Elle assure un rôle de suivi d'activité et de reporting.

Elle est chargée, entre autres, de la gestion des plannings, de l'administration du personnel, du traitement des demandes d'intervention, de la planification des travaux et gammes de maintenance, ainsi que de la rédaction et du suivi de certains marchés.



De gauche à droite :
Michel HARTINGER,
Marie-France JULLIARD,
Laurent SÉNÉCHAL,
Alexandre ALBRIEUX.

Elle gère le magasin (environ 2 700 références) et la logistique des unités techniques.

Elle assure également la maintenance des équipements de plomberie du réseau ainsi que l'entretien des bâtiments et annexes.



De gauche à droite : Ludovic GUGLIELMI, Guillaume CREUX, Eric MARTIN-COCHER, Jean-Charles MAZZINI.



De gauche à droite : Marc GAGNIERE, Alain MARTI, Grégory OSWALD, Philippe BRUN, Claude MILLERET



De gauche à droite : Angélique DIGOT, Benoît DARVE, Hervé ZAMPIERI, Michaël BOIS

L'unité Mécanique Véhicules

Cette unité composée de 4 collaborateurs a en charge l'entretien des matériels roulants de l'ensemble de l'exploitation (véhicules légers, fourgons, tracteurs, camions, et équipements complémentaires).

Cette unité a également près de 50 % de son activité annuelle occupée par la préparation ou la réparation des matériels dédiés à la viabilité hivernale. Les mécaniciens assurent donc l'entretien des 11 camions de déneigement, des 16 saleuses/saumureuses et des quelques 30 lames de déneigement utilisées par nos propres véhicules ou installées sur les véhicules affrétés en période de viabilité hivernale.

Forts d'une expérience technique significative, les personnels de cette unité participent à l'élaboration de nouveaux matériels de viabilité hivernale en appui de certains constructeurs.

L'unité Energie Electromécanique

Cette unité est constituée de 7 collaborateurs. Elle a en charge l'ensemble des équipements de haute tension afin d'assurer la distribution de l'énergie permettant ainsi le fonctionnement de l'ensemble des équipements et systèmes nécessaires à l'exploitation du réseau autoroutier, elle se positionne donc de manière stratégique.

Elle a également en charge l'éclairage, la signalisation dynamique, la ventilation, ainsi que des équipements électromécaniques (portails, conduite incendie, dispositif de désenfumage,...) qui sont présents sur le tracé, dans les tunnels sur les ouvrages.

L'unité Systèmes Exploitation

Cette unité est constituée de 4 collaborateurs. Elle a en charge la distribution de l'information via le réseau de fibre optique notamment.

Elle gère l'ensemble des équipements d'aide à l'exploitation et des outils d'analyse décisionnelle tel que la vidéo, la DAI, la radio d'exploitation, le réseau d'appel d'urgence et les GTC.

Chacun de ces équipements est utilisé directement par les régulateurs et opérateurs du PC CESAM.

Elle travaille donc en partenariat étroit avec le poste de contrôle de l'autoroute de la Maurienne.

L'unité Systèmes Péage

Cette unité est constituée de 4 collaborateurs qui ont la charge les équipements qui se positionnent en interface du client. Ainsi, on y trouvera les équipements de péage et leurs périphériques, les panneaux d'information à message variable, le dispositif de recueil des données de trafic.

Elle a participé au déploiement des bornes tous paiements sur les différentes gares de péage.

Cette unité travaille en lien quotidien avec le Service Péage afin d'améliorer le service rendu aux clients.

Service Groupement Conduite du GEF

Le service Groupement conduite est composé d'un Chef Groupement Conduite français, d'un coordinateur italien, de 6 régulateurs de trafic (3 français et 3 italiens), 6 opérateurs de trafic (3 français et 3 italiens) et d'un faisant fonction régulateur/opérateur français. Tous sont au moins bilingues français et italien.

La connaissance des installations et du système de gestion de l'ouvrage nécessite une formation de base de 225 heures pour accéder à un poste d'opérateur. Une formation complémentaire de 70 heures est obligatoirement dispensée aux régulateurs.

Les principales missions du Chef Groupement Conduite sont :

- Diriger le groupement conduite du GEIE-GEF,
- Gérer le personnel du Groupement Conduite,
- Garantir le niveau de compétence et d'efficacité opérationnel des régulateurs et opérateurs,
- Contribuer à l'augmentation du niveau de sécurité du tunnel dans son domaine d'expertise,
- Assurer la fonction de directeur des opérations internes (DOI),
- Rendre compte au Directeur d'Exploitation du GEF de l'activité exercée, des difficultés rencontrées, des résultats obtenus et des décisions prises.



Les principales missions du Régulateur de trafic sont :

- Conduire les installations techniques à l'aide de l'outil de supervision ,contrôle/commande (aussi bien en gestion normale comme en gestion de crise),
- Contrôler le trafic et la viabilité dans le tunnel du Fréjus,
- Se former pour ces missions,
- Assurer l'encadrement fonctionnel de l'opérateur pendant son poste,
- Rendre compte au Chef Groupement Conduite de l'activité exercée, des difficultés rencontrées, des résultats obtenus et des décisions prises.

Les principales missions de l'Opérateur de trafic sont :

- Placé sous l'autorité fonctionnelle du régulateur, il est chargé de l'assister dans ses missions de conduite des installations techniques à l'aide de l'outil de gestion technique centralisée (GTC) et de contrôle du trafic et de la viabilité dans le tunnel du Fréjus,
- Gérer le trafic des marchandises dangereuses et des convois exceptionnels escortés sous le tunnel,
- Informer les différentes autorités lors de l'activation des moyens du Plan de Secours Binational,
- Se former pour ces missions,
- Rendre compte au Régulateur de l'activité exercée, des difficultés rencontrées, des résultats obtenus.

La gestion du tunnel se fait à partir du poste de contrôle centralisé (PCCI) « actif » situé sur la plateforme italienne, activée en permanence par un personnel français et un personnel italien.

Il existe également un poste de contrôle centralisé (PCCF) « passif » situé sur la plateforme française qui peut être activé à tout moment lors d'une défaillance du poste principal (PCCI). Ce PC « passif » est activé 2 fois par an afin de vérifier que toutes les commandes fonctionnent correctement.



Site de vente en ligne de bons virtuels

Depuis fin 2010, SFTRF met à la disposition de ses clients disposant d'un abonnement à post paiement poids lourds, un nouveau service sur son site internet permettant de réserver et d'émettre de façon autonome des bons de transit au Tunnel routier du Fréjus, sans modification du contrat d'abonnement déjà souscrit par les parties.

Ces passages pré-enregistrés constituent les bons virtuels ; ils sont transmis aux clients en effectuant la demande, par différents types de communication tels que courriels ou SMS.

Le site sera ouvert au grand public, pour toutes les catégories de véhicules, en 2011.



Partenariat pour la formation FCOS

Depuis fin 2007, la SFTRF, en partenariat avec l'entreprise de transport routier JACQUEMZOZ basée à Modane, propose à l'ensemble des conducteurs de l'entreprise, dans le cadre de leur FCOS (Formation Continue Obligatoire de Sécurité) une visite complète du Tunnel du Fréjus et de ses installations :

- une présentation générale de l'entreprise et les caractéristiques du tunnel (en salle),
- une visite des véhicules du service sécurité (dont la navette d'évacuation),
- la visite d'un poste fixe, d'une usine de ventilation, d'un abri,
- la visite du poste de contrôle en Italie.

Ce partenariat permet aux conducteurs de mieux comprendre les règles de sécurité applicables au Tunnel du Fréjus. Ils deviennent alors de réels



partenaires ayant les bons réflexes en cas d'incident dans l'ouvrage, comme cela a été le cas le 19 juillet 2010 lors d'un déclenchement de Plan de Secours Binational. M. PAUTOT, conducteur de l'entreprise JACQUEMZOZ, ayant suivi la formation quelques semaines avant, a mis en sécurité 18 personnes en les dirigeant vers un abri.

Réflexion sur les abonnements au Tunnel du Fréjus

Une réflexion a été engagée afin de répondre plus commercialement aux besoins de nos clients réguliers, titulaires d'abonnements 10 ou 50 passages ou d'abonnements forfaitaires.

La création d'un titre 20 passages, qui viendrait en substitution du titre actuel 50 passages, a été retenue. Afin qu'il conserve un intérêt financier pour son acquéreur, son tarif sera calculé sur la même base de calcul qu'un abonnement 50 passages, soit 78% de réduction par rapport à l'aller-simple.

Il s'adressera particulièrement aux clients limitrophes pour lesquels 50 transits en 2 ans n'étaient pas réalisables mais qui consommaient plus de 10 transits sur cette même période. Très

attendu par cette clientèle, ce nouveau produit sera commercialisable au cours du premier semestre 2011.

L'abonnement forfaitaire actuel a un coût d'acquisition élevé (979€) pour un nombre d'adhésions très limité. Valable 6 mois mais non nominatif, il permet de réaliser un nombre indéfini de transits pour une classe déterminée.

Cette fonctionnalité ne concernant qu'un nombre restreint de clients, il sera remplacé par un abonnement nominatif de 50 passages, valable 30 jours, susceptible d'intéresser un plus grand nombre d'utilisateurs.

Ce nouveau produit sera commercialisable au cours du premier semestre 2011 également.

Mise en place de panneaux à messages variables

L'objectif de la SFTRF est d'améliorer le service aux clients en se dotant de panneaux à messages variables (PMV) permettant la diffusion d'informations commerciales mais également toute communication sur des événements survenant au tunnel du Fréjus.

Des messages à caractère commerciaux sont délivrés lorsque le trafic est fluide et sans incident. En cas d'évènement ayant un impact sur la circulation ou sur la fluidité du trafic (incident en tunnel, alternat, fermeture de l'ouvrage...) une information prioritaire est alors diffusée sur ces panneaux afin que l'évènement soit relaté le plus rapidement possible et que nos clients disposent de cette information.

Ces messages, en français et en italien, sont diffusés en temps réel à l'aide de 5 panneaux à messages variables répartis en tête d'îlots sur le péage au tunnel.

Mis en service fin 2010, les PMV d'îlots sont pilotés par le Service Commercial et Péage.

Un grand PMV d'affectation de voie en entrée de plateforme a été également installé afin d'indiquer, grâce à des pictogrammes et des flèches directionnelles, les voies disponibles à emprunter selon le type de véhicules.

Piloté par le Service Sécurité, il sera modifié lors de tout changement d'affectation des voies dédiées afin de faciliter la circulation sur la plateforme.

Conjointement, la plateforme italienne est dotée de PMV identiques, diffusant des informations communes en italien et en français, lors d'évènements affectant le trafic du tunnel.



PMV d'îlots



PMV directionnel d'entrée de plateforme

Automatisation de la gare de péage d'Hermillon

Dans la continuité de l'automatisation des gares de péage du réseau A43 Maurienne, et suite au départ en retraite de plusieurs agents du service péage, une nouvelle borne « tous paiements » a été installée sur la barrière d'Hermillon. La mise en service est effective depuis le 1er mai 2010, en complément de la voie ouverte

par un Receveur Cabine sur la plage horaire 06h00 à 22h00, et d'une voie dédiée au télépéage.

Durant les périodes de fort trafic, des renforts en personnels sont prévus afin d'assurer la fluidité des passages en voie et la sécurité des clients sur cette gare, en raison de la configuration réduite d'accès et de sortie.

Des personnels du service équipements et systèmes restent disponibles afin d'intervenir rapidement en cas d'incident ou d'éventuelles pannes.

Sont également équipées les voies de sortie de barrières « regondables » et d'un nouveau procédé pour la détection de la classification en entrée de voie « DTO » (Détection terminal Optique).

A ce jour, notre réseau compte 8 voies « tous paiements ».



Borne Tous Paiements



Ressources humaines

L'activité sociale de la société aura durant cette année vu l'aboutissement de nombreux chantiers et d'une politique d'accompagnement et d'écoute auprès de l'ensemble des services. Le chantier « Karasek » aura mobilisé, durant cette année 2010, la majorité des services et des salariés, qui ont ainsi pu exprimer leurs préoccupations et l'ensemble des problématiques liées à leur positionnement individuel ou collectif.

L'accord CATS signé en 2009 a pu être proposé et permettra à six agents d'anticiper leur cessation d'activité professionnelle qui quitteront la société entre 2011 et 2012.

Dans un environnement social très délicat au sein d'une vallée où la crise des emplois industriels s'est fait lourdement sentir, l'ambiance au sein de la société est restée très sereine et l'implication et la mobilisation des salariés et partenaires sociaux sont restées très soutenues.

Effectifs

Au 31 décembre 2010, le nombre de salariés est de 296. L'effectif est stable en comparaison au 31 décembre 2009.

La société compte en fin d'année 2010, 27 cadres ou personnels détachés, 131 agents de maîtrise et 138 employés.

Afin d'anticiper l'automatisation de la barrière de Saint Michel Amont (mai-juin 2011), certains départs n'ont pas été remplacés. Il s'agit de redéployer 5 salariés sur les autres barrières (Saint Michel gare – Hermillon et péage Tunnel).

Sur 2010, la société a connu :

- Six licenciements (dont 1 pour inaptitude au poste de travail d'un pompier sécurité tunnel)
- Trois démissions
- Deux fins de contrats à durée déterminée
- Cinq départs en retraite (dont 4 personnes sur le service péage)
- Deux ruptures conventionnelles



Formation cours d'italien

Ces départs ont été compensés par :

- 11 CDI (dont 1 à temps partiel annualisé 1000 h sur le service péage et 2 contrats saisonniers sur le service viabilité)
- 6 CDD dont un contrat en alternance et un CDD seniors

Enfin, quatre péagers à temps partiel annualisé (800 et 1000 h) ont pu bénéficier d'un temps plein.

La masse salariale versée en 2010 a enregistré une légère baisse de 0,6 % pour atteindre, en 2010, 10 717 K€ contre 10 779 K€ en 2009, cette légère baisse s'explique par la balance entrée sortie. A noter l'impact de la possibilité de rachat de RTT pour un montant de 64 K€ en 2009, alors que cette possibilité n'existe plus en 2010.

Dans le cadre de la négociation annuelle obligatoire, un accord salarial a été signé le 16 mars 2010 et a donné lieu à :

- une augmentation de deux points pour l'ensemble des salariés en contrat à durée indéterminée présents dans l'entreprise au 1er janvier 2010



- une revalorisation de la valeur du point indiciaire de 0,18 % à compter du 1^{er} janvier 2010, le point passant de 6,363 € à 6,374 €.

- des augmentations individuelles au 1^{er} janvier 2010 correspondant à 0,12 % de la masse salariale.

- l'évolution de l'ancienneté et des primes des personnels en place pour 0,54 % de la masse salariale.

Le montant de la masse salariale est donc stable en valeur absolue, malgré une

tous été remplacés et ont conduit à des recrutements en intérim dans la perspective de l'automatisation de la barrière de St Michel amont.

La formation

Tout comme les années précédentes, les priorités en terme de formation ont porté sur la sécurité, le management, les formations techniques, les langues.

Au total, ce sont 239 salariés qui ont au moins suivi une formation pour un total de 9 217 heures soit une moyenne sur l'année de 39 heures par salarié.

L'effort de formation est estimé à ce jour à 3,90 % de la masse salariale. Le taux de réalisation du plan de formation atteint 95 %.

Après avoir augmenté en 2009 (19 demandes), le nombre de demandes de formation au titre du DIF (Droit Individuel à la Formation) est en diminution ; 8 personnes ont suivi une formation DIF (toutes les demandes ont été acceptées) pour un total de 277 heures.

6 salariés ont pu bénéficier d'un bilan de compétences, et 5 autres ont bénéficié d'une action de VAE (Validation des Acquis de l'Expérience).



Formation bucheronnage

augmentation de la RMPP (Rémunération Moyenne des Personnes en Place) de 1,37 %.

En 2010, le recours à l'intérim a représenté 16,5 personnes en équivalent temps plein (EQTP), contre 14 personnes en 2009. Sur ces 16,5 personnes EQTP, 6 ont été recrutées pour le remplacement de salariés absents pour maladie, congés sabbatiques....

Par ailleurs, les départs du service péage n'ont pas





Deux « flashs infos galerie » ont été diffusés sur 2010 permettant d'informer les collaborateurs sur l'avancement des travaux.

Relations sociales

En 2010, la délégation du personnel s'est réunie à onze reprises, le Comité d'Entreprise onze fois également, et le Comité d'Hygiène de Sécurité et des Conditions de Travail (CHSCT) six fois dont une réunion extraordinaire consécutive à un accident de travail.

Un accord sur « le paiement des heures et temps de repos » est en projet. Dans le cadre de la mise en œuvre des logiciels intégrés de Ressources Humaines, il est apparu opportun de clarifier et préciser un certain nombre de règles relatives au paiement de l'ensemble des heures de travail, effectuées en dehors des structures horaires des salariés, ainsi que la gestion de l'alternance des temps de repos

et temps de travail. Ce projet d'accord a fait l'objet de réunions et discussions avec les organisations syndicales. Les négociations se poursuivent sur 2011.

Suite à l'accord du 30 octobre 2009 relatif à la cessation anticipée d'activité de certains travailleurs salariés (C.A.T.S), une convention tripartite, S.F.T.R.F. – DIRECCTE et POLE EMPLOI, a été élaborée sur le dernier trimestre 2010. Elle a donné lieu à plusieurs échanges entre les différentes parties. Elle doit être prochainement signée. Ce dispositif, en vigueur jusqu'au 30 avril 2012 et assorti de certaines conditions, permettra à 6 salariés de mettre fin à leur vie professionnelle de façon anticipée. Un salarié (service péage) devrait cesser son activité en 2011, les 5 autres sur 2012 (trois salariés du service Viabilité et deux du service péage).

Trois flashs « infos sociales » ont été rédigés sur l'année :

- Le premier a porté sur la gestion des ressources humaines (plan de formation, enquête de satisfaction au travail, mise en œuvre de logiciels RH intégrés, deux démarches participatives et l'intégration des travailleurs handicapés).
- Le deuxième sur les virus informatiques
- Le troisième sur les entretiens annuels

Projets RH

2010 a vu la poursuite des grands chantiers RH démarrés en 2009

• Un des projets lancés en 2009 concernait les seniors et l'accompagnement de la gestion de leur carrière et à leur maintien dans l'emploi. Les enjeux consistant pour les salariés et l'entreprise à participer à la reconversion ou au positionnement du senior avec des solutions adaptées au contexte de l'entreprise, à contribuer à la reconnaissance de l'expérience, à sa valorisation par l'ouverture de réflexions sur les modalités internes et externes, mais aussi à réfléchir sur l'adaptation des conditions de travail en lien avec le profil des salariés. Cinq collaborateurs se sont portés volontaires.

• Un autre dispositif, dans le cadre d'une action expérimentale, a consisté à identifier certains salariés dans une démarche de recherche et de mise en place d'une validation des acquis de l'expérience (VAE). Ce projet permet à ces salariés d'élever leur niveau de qualification par l'identification de leurs acquis, de valider leur expérience, si besoin leurs éventuels compléments de formations, tout en développant leur employabilité. Sept collaborateurs se sont portés volontaires. Sur les sept candidats, un a obtenu un BTS en méthodes et exploitation logistique ; quatre candidats sont en cours de validation de diplôme de niveau III. Deux salariés n'ont pas pu trouver de diplôme se rapprochant de leur métier, trop particulier.

• Un autre dossier important aura aussi marqué l'année 2010, la poursuite des enquêtes de satisfaction au travail dites « Karasek ». Ces enquêtes démarrées en 2009, se sont poursuivies sur les services Equipements et Systèmes A43, Maintenance GEF, et péage. La démarche est pilotée par l'Ingénieur Sécurité et Prévention des Risques et le Chef de Service RH, qui se sont engagés à préserver toute confidentialité et neutralité.

La méthodologie, validée par la CRAM et la Médecine du Travail, consiste dans un premier temps à recueillir les remarques des salariés lors de réunions organisées sur quatre thèmes : Organisation et environnement, Equipements et outils de travail, Métier, Tâches et missions.

Dans un second temps, en fin de réunion, les salariés sont invités à renseigner le questionnaire de **Karasek**.

Pour chacun des services, une synthèse des échanges et des résultats du questionnaire est réalisée et une restitution est faite auprès de la Direction et membres du CHSCT. Cette

restitution se fait également auprès de l'ensemble des salariés du service ainsi qu'au Chef de Service. Si nécessaire, un plan d'actions est élaboré.



- Un autre chantier RH a concerné l'installation de logiciels RH intégrés. Deux logiciels ont donc été installés :
 - > **Add People**, fourni par la société Flow Line, pour la partie gestion du planning et autorisations d'absence
 - > **E-temptation**, fourni par la société Horoquartz, pour la partie gestion des temps.

Ces deux logiciels interfacés au logiciel de paie Hypervision permettent partiellement d'ores et déjà de gérer et de calculer les variables de paie (absences, heures supplémentaires, primes astreintes, et toutes primes variables liées à l'activité du salarié)... Jusqu'à présent, les données étaient en totalité calculées et saisies manuellement par le service Ressources Humaines.

Même s'il reste des paramétrages et des vérifications à effectuer, une majeure partie des bulletins de paie est désormais établie par l'intermédiaire d'Add people et E temptation.

Une majorité de salariés peuvent maintenant effectuer leur demande de congé informatiquement. A terme, les salariés pourront aussi consulter leur feuille de temps et leurs divers droits à congé, RTT, repos compensateurs...

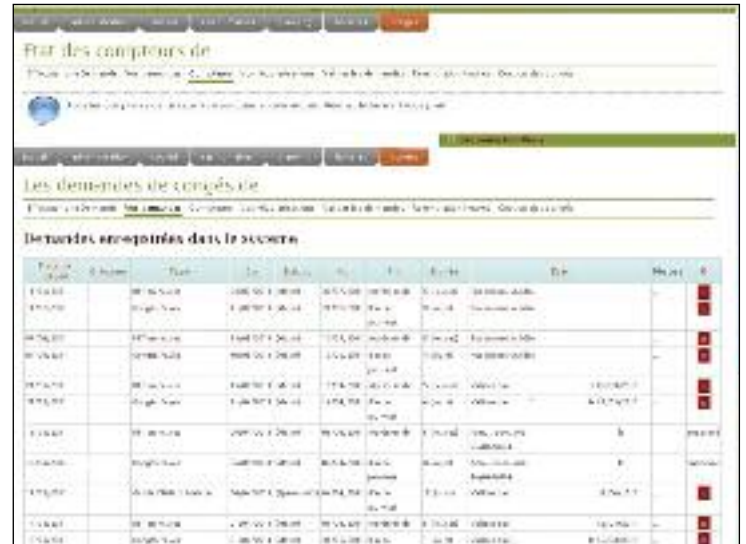
- Fin 2009, la S.F.T.R.F, consciente qu'elle ne remplissait pas les exigences légales d'emploi de travailleurs handicapés de 6 %, a lancé un projet visant à améliorer l'intégration et la prise en compte des Travailleurs Handicapés au sein de l'entreprise. Le projet a consisté en un audit de diagnostic Handicap par un partenaire, la compilation des données, la restitution du diagnostic et la mise en place de plans d'actions dont la recherche des personnes pouvant être reconnues comme Travailleurs Handicapés.

Des salariés pouvant être reconnus comme Travailleurs Handicapés ont ainsi pu bénéficier de l'aide de notre partenaire et déposer un dossier. Cette démarche devrait nous permettre de nous

rapprocher de notre obligation légale d'emploi de travailleurs handicapés. En 2009, la S.F.T.R.F employait 5 travailleurs handicapés ; au 31 décembre 2010, ce nombre était passé à 9.



Planning



Demande de congés

PERSPECTIVES 2011



L'année 2011 sera marquée, à partir du mois de juillet, par le lancement du percement par le tunnelier qui a nécessité le creusement d'une chambre de montage de 18 mètres de haut et de plus de 40 mètres de profondeur.

C'est un point majeur dans ce chantier qui a connu des retards dans la phase de percement traditionnel effectué à l'aide d'explosifs.

Cette année verra également l'achèvement de la dernière phase d'automatisation avec l'implantation de deux Bornes Tous Paiements (BTP) sur la barrière de St Michel Amont.

S'agissant de l'autoroute de la Maurienne, hormis la barrière pleine voie de St Michel de Maurienne et partiellement celle d'Hermillon, l'ensemble des autres sorties sont entièrement automatisées et gérées à distance à l'aide des opérateurs Terminal Contrôle Optique (OPTCO).

Sur l'autoroute de la Maurienne, une grande opération de réfection des chaussées dans les deux sens de circulation entre Aiton et Aiguebelle se déroulera durant l'été pour un montant dépassant 1.5 M€.

Comptes annuels 2010

Les comptes 2010 affichent une perte de 58,2 M€ contre un déficit de 34,9 M€ sur 2009 ; le résultat 2010 intègre une dotation complémentaire de la provision pour dépréciation des immobilisations, pour un montant de 35 M€. Cette provision avait été dotée en 2005 pour un montant de 606 M€, et de nouvelles hypothèses nous ont conduit à la réviser en 2007, puis en 2008.

La situation financière de la SFTRF reste toujours préoccupante, avec le poids de la dette liée au financement de l'A43, malgré la reprise des trafics constatée sur l'exercice.

Une recapitalisation de 446,6 M€ a été réalisée sur le 1er semestre 2008, et les capitaux propres sont toujours fortement négatifs.

Éléments structurants de l'année 2010 et chiffres clés

Les éléments marquants de la situation financière de l'exercice 2010 sont les suivants :

- capitaux propres très fortement négatifs, malgré une recapitalisation intervenue au courant du 1er semestre 2008,
- augmentation du trafic constaté sur l'exercice,
- poids très lourd du coût du financement de l'autoroute de la Maurienne.

Sur le plan économique, on note :

- une augmentation des trafics des poids lourds dans le tunnel du Fréjus de 7,0% par rapport à 2009,
- le poids des charges (investissements, exploitation) du fait, en particulier, des contraintes en matière de sécurité,
- la poursuite des travaux de creusement de la galerie de sécurité.

Les chiffres clés

	2010 (en M€)	2009 (en M€)
Chiffre d'affaires	105,2	96,2
Excédent brut d'exploitation	65,2	56,0
Résultat d'exploitation	(0,8)	25,0
Résultat financier	(57,6)	(64,2)
Résultat net	(58,2)	(34,9)
Capitaux propres	(212,5)	(163,8)

Méthodes

La société n'a procédé à aucun changement de méthodes comptables dans les comptes de l'exercice 2010.

Soldes intermédiaires de gestion 2010-2009

Tableau des soldes intermédiaires de gestion

(Chiffres en millions d'euros)	2010	2009
Chiffre d'affaires	105,2	96,2
Production immobilisée	1,4	0,5
Production de l'exercice	106,6	96,7
Consommations	(20,3)	(20,2)
(1) Valeur ajoutée	86,3	76,5
Impôts et taxes	(4,9)	(4,3)
Charges de personnel	(16,1)	(16,2)
(2) Excédent brut d'exploitation	65,2	56,0
Amortissements de caducité	(23,5)	(23,4)
Dotations et reprises aux amortiss et aux provisions d'exploitation	(8,0)	(8,0)
Variations provision dépréciation des immobilisations	(35,0)	-
Compensation SITAF	(0,3)	(0,3)
Autres charges de gestion	-	-
Autres produits de gestion	0,7	0,6
(3) Résultat d'exploitation	(0,8)	25,0
Produits financiers	4,8	3,8
Charges financières	(62,4)	(68,0)
(4) Résultat financier	(57,6)	(64,2)
(5) Résultat courant (3-4)	(58,4)	(39,3)
Produits exceptionnels propres à l'exercice	2,1	4,8
Charges exceptionnelles propres à l'exercice	(1,9)	(0,4)
(6) Résultat exceptionnel propre à l'exercice	0,2	4,4
Impôt sur les sociétés	-	-
Report résultat courant (5)	(58,4)	(39,3)
(8) Résultat net (perte)	(58,2)	(34,9)

Analyse des résultats : évolution des soldes intermédiaires de gestion

Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires global enregistre une hausse de 8,9 M€, soit 9,3%.

Il convient de retraiter les produits annexes correspondant pour l'essentiel à des refacturations de mise à disposition de personnel au GEIE GEF, qui représentent un montant de 5,3 M€ sur 2010, soit un montant identique à celui constaté sur l'exercice 2009. Un montant équivalent, correspondant à la refacturation par le GEIE GEF, figure dans le poste « consommations ».

La hausse nette du chiffre d'affaires péage ressort à 8,8 M€.

Cette augmentation résulte pour l'essentiel de l'évolution des trafics. Entre 2009 et 2010, au tunnel du Fréjus, il est en effet constaté une hausse des trafics poids lourds de 7,0% et des véhicules légers de 5,7%.

La répartition du trafic entre les tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc, concernant les poids lourds, est passée de 56,9% en moyenne sur 2009 à 56,1% en moyenne sur l'exercice 2010.

L'augmentation des tarifs du tunnel du Fréjus a été appliquée au 1er janvier 2011. Le taux d'augmentation ressort à 4,96%, dont 3,50% au titre du financement de la galerie de sécurité, et 1,46% au titre de l'inflation. Pour rappel, le taux d'augmentation pratiqué au 1er janvier 2010 s'est élevé à 5,55%.

Les tarifs de l'A43 ont évolué en moyenne de 0,60% au 1er février 2010.

Excédent brut d'exploitation

L'excédent brut d'exploitation 2010 ressort à 65,2 M€, pour un montant de 56,0 M€ sur l'exercice 2009. La hausse est de 9,2 M€ et représente 16,5 % par rapport à 2009. L'essentiel de cette évolution est liée au chiffre d'affaires péages.

Résultat d'exploitation

Le résultat d'exploitation passe de 25,0 M€ en 2009 à (0,8 M€) en 2010. Cette variation résulte principalement de la dotation complémentaire de la provision pour dépréciation des immobilisations de 35,0 M€ constatée sur 2010.

Résultat financier

Le résultat financier passe de (64,2 M€) en 2009 à (57,6 M€) en 2010. Dans le détail :

Intérêts des emprunts

La charge financière a diminué de 5,6 M€ suite à des remboursements d'emprunts intervenus sur 2009 et 2010.

Produits financiers

Les produits financiers augmentent de 1,0 M€ de 2009 à 2010. Cette évolution provient pour l'essentiel d'un produit d'opération de swap de taux en augmentation de 1,0 M€, suite à une opportunité de cession saisie sur l'exercice 2009.

Divers

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

Résultat exceptionnel

A noter la perception d'un remboursement d'assurance de 0,9 M€ relatif à un sinistre de 2008, et des dotations aux amortissements exceptionnelles d'un montant de 0,6 M€, suite à l'abandon de projets d'investissements. Par ailleurs, une provision de 0,5 M€ est dotée en raison d'un contrôle fiscal en cours.

Résultat net

Le résultat net passe de (34,9 M€) en 2009 à (58,2 M€) en 2010.

L'écart est constitué pour l'essentiel par la dotation à la provision pour dépréciation des immobilisations de 2010 (35,0 M€), par l'augmentation du chiffre d'affaires, et par l'amélioration du résultat financier.

En neutralisant la provision, le résultat 2010 retraité apparaîtrait à (23,2 M€).

Ventilation du compte de résultat

Ventilation du compte de résultat entre les deux concessions

Le compte de résultat 2010 est ventilé ci-dessous en distinguant les contributions des deux concessions.

(Chiffres en millions d'euros)	Tunnel	Autoroute	Total
Chiffre d'affaires	71,5	33,7	105,2
Production immobilisée	1,4		1,4
Consommations de l'exercice en provenance des tiers	(11,7)	(8,6)	(20,3)
Impôts et versements assimilés	(1,5)	(3,4)	(4,9)
Charges de personnel	(7,7)	(8,5)	(16,2)
Excédent brut d'exploitation	52,0	13,2	65,2
Dotation aux amortissements et provisions, nettes	(3,6)	(4,3)	(7,9)
Amortissements de caducité	(3,0)	(20,5)	(23,5)
Variation prov dépré des immob	-	(35,0)	(35,0)
Autres charges d'exploitation	0,1	0,6	0,7
Compensation avec la SITAF	(0,3)	-	(0,3)
Résultat d'exploitation	45,2	(46,0)	(0,8)
Intérêts d'emprunts	-	(59,9)	(59,9)
Produits financiers	0,1	4,6	4,7
Autres charges financières	-	(2,4)	(2,4)
Résultat financier	0,1	(57,7)	(57,6)
Résultat exceptionnel	-	0,2	0,2
Bénéfice ou perte	45,3	(103,5)	(58,2)

Bilan

Chiffres en Millions d'euros		
ACTIF	2010	2009
Capital souscrit non appelé	165,0	259,6
Actif immobilisé	913,4	944,9
Actif réalisable	54,0	51,3
Actif disponible	19,4	23,7
Total actif	I 151,8	I 279,5
PASSIF	2010	2009
Capitaux propres	(212,5)	(163,8)
Provisions risques et charges	3,9	3,2
Emprunts et dettes financières	I 323,0	I 401,2
Autres dettes	37,4	38,9
Total passif	I 151,8	I 279,5

Actif immobilisé

Le montant total de l'actif immobilisé est de 913,4 M€ et représente 79.3% du total de l'actif. A fin 2009, ce même montant était de 944,9 M€.

Actif circulant

L'actif circulant hors trésorerie s'élève en 2010 à 54,0 M€.

Capitaux propres

Les capitaux propres de la société sont négatifs à hauteur de 212,5 M€ au 31 décembre 2010, contre un montant négatif de 163,8 M€ au terme de l'exercice 2009.

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

Dettes financières

Les dettes obligataires représentent un montant de 849,5 K€. A noter qu'un montant de 75,5 M€ a été remboursé sur l'exercice.

Les autres dettes financières représentent 473,4 M€.

Autres dettes

Elles représentent un montant de 37,4 M€ et sont composées pour l'essentiel de dettes d'exploitation.

Montant au 01/01/2010	(163,8 M€)
Résultat de l'exercice	(58,2 M€)
Mouvements sur subventions d'investissement ⁽¹⁾	9,5 M€
Montant au 31/12/2010	(212,5 M€)

(1) Un solde de 10 M€ a été perçu au titre du plan de relance décidé par le gouvernement. Cette subvention, d'un total de 50 M€, est destinée au financement partiel de la galerie de sécurité.

Flux de trésorerie

Tableau des flux de trésorerie (en milliers d'euros)

	2010	2009
Résultat net	(58 180)	(34 875)
Elimination des charges et produits sans incidence sur la trésorerie ou non liés à l'activité :		
Amortissements et provisions	66 853	31 117
Plus values / moins values de cessions	(13)	16
Autres	(546)	(546)
Marge brute d'autofinancement	8 115	(4 287)
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité		
Créances	2 549	2 708
Compte courant S.I.T.A.F.	(5 418)	1 625
Stocks et en cours	18	120
Dettes d'exploitation et diverses	(3 858)	548
Autres	(53)	32
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité	(6 762)	5 032
Flux nets de trésorerie générés par l'activité	1 352	745
Décaissements liés aux flux d'acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles	(32 423)	(31 183)
Encaissements liés aux flux de cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	312	273
Variation nette des immobilisations financières	-	9
Flux nets de trésorerie liés aux opérations d'investissement	(32 111)	(30 900)
Encaissements sur augmentation de capital	94 600	47 000
Subventions d'investissement reçues	10 000	40 163
Remboursements d'emprunts	(75 462)	(180 050)
Autres variations	(2 787)	(8 440)
Flux nets de trésorerie liés aux opérations de financement	26 351	(101 328)
Variation de trésorerie	(4 407)	(131 484)
Trésorerie d'ouverture	23 736	155 220
Trésorerie de clôture	19 329	23 736

Résultats

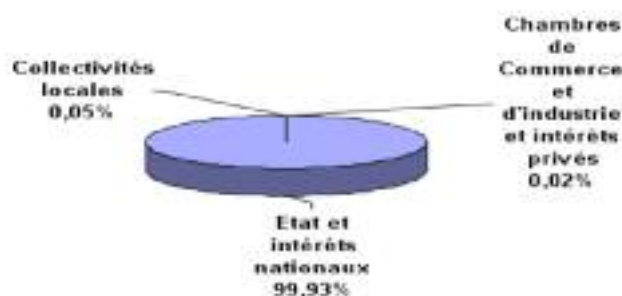
Résultats de la société au cours des 5 derniers exercices sociaux (montants en euros)

Nature des indications	2006	2007	2008	2009	2010
I. Capital en fin d'exercice					
Capital social	10 672 662	10 672 662	5 938 606	5 938 606	5 938 606
Nombre d'actions ordinaires existantes	1 386 060	1 386 060	59 386 060	59 386 060	59 386 060
2. Opérations et résultats de l'exercice					
Chiffre d'affaires corrigé de la quote-part revenant à la Société italienne	100 396 664	107 256 260	107 010 759	96 730 351	105 184 159
Chiffre d'affaires côté France(1)	88 515 276	95 938 801	96 616 721	88 548 754	93 907 377
Résultat avant impôt, dotations aux amortissements et provisions et transferts de charges	(3 762 529)	(174 754)	(2 338 035)	(3 989 771)	8 281 855
Impôt sur les bénéfices	-	-	-	-	-
Résultat après impôt, dotations aux amortissements et provisions	(26 670 885)	260 945 182	(173 469 503)	(34 874 592)	(58 179 708)
3. Personnel					
Effectif moyen des salariés pendant l'exercice	286	289	291	290	290
Montant de la masse salariale de l'exercice	9 598 201	9 906 422	10 190 863	10 520 663	10 361 689
Montant des sommes versées au titre des avantages sociaux (Sécurité Sociale, œuvres sociales, etc.)	4 616 877	4 887 956	5 130 845	5 261 891	5 343 705

(1) Avant compensation avec le partenaire italien.

Répartition du capital au 31/12/2010

Suite à la recapitalisation intervenue en 2008, l'Agence des Participations de l'Etat (APE) possède 99,93 % du capital.



Résumé du rapport général des commissaires aux comptes

Les 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 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 du Code de commerce relatives à la justification de leurs appréciations, ils portent à votre connaissance les éléments suivants :

Continuité d'exploitation

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

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 mise en œuvre du principe de continuité d'exploitation.

Dépréciation de la concession

L'annexe des comptes annuels précise les circonstances apparues au cours de l'exercice 2010 ayant conduit la société à compléter la dépréciation des immobilisations concédées au 31 décembre 2010, ainsi que les principales hypothèses retenues pour déterminer la dotation complémentaire.

Nos travaux ont consisté à apprécier les données et les hypothèses sur lesquelles se fondent ces estimations, à revoir les calculs effectués par la société, à comparer les estimations comptables des périodes précédentes avec les réalisations correspondantes et à examiner les procédures d'approbation de ces estimations par la direction.

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

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 Chambéry, et sont disponibles pour toute personne intéressée.



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

Siège social : SFTRF
Plateforme du tunnel - 73500 Modane

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