



CONSEIL D'ÉTAT
Section du Contentieux
1, place du Palais-Royal
75100 PARIS CEDEX 01

Mémoire introductif d'instance

POUR :

1- Daniel Ibanez, La Ville - 73800 LES MOLLETES

CONTRE :

La décision implicite du 13 avril 2017 par laquelle Madame la ministre de l'environnement et du développement durable a refusé d'annuler la convention tripartite établie entre le Fonds pour le Développement d'une Politique Intermodale des Transports dans le Massif Alpin (FDPITMA), la Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF) et Autoroute et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB) le 20 juin 2012 en méconnaissance des missions définies pour le FDPITMA par l'article R.1512-2 et suivants du Code des Transports.

Madame la ministre de l'environnement et du développement durable,
Hôtel de Roquelaure
246, boulevard Saint Germain
75700 Paris

en présence de :

Monsieur le secrétaire d'Etat en charge des Transports, de la Mer et de la Pêche,
Hôtel de Roquelaure
246, boulevard Saint Germain
75700 Paris

I) Les faits

Par courrier recommandé daté du 10 février 2017, enregistré par Madame la ministre de l'environnement et du développement durable le 13 février 2017 (**pièce n°1**), le requérant a demandé (**pièce n°2**) :

- de rapporter la décision du FDPITMA de subventionner annuellement la SFTRF par le biais de la convention tripartite établie entre le Fonds pour le Développement d'une Politique Intermodale des Transports dans le Massif Alpin (FDPITMA), la Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF) et Autoroute et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB) ;
- d'annuler cette convention tripartite pour illégalité ;
- de transmettre au requérant les comptes détaillés du FDPITMA pour les années 2012, 2013, 2014, 2015 ;
- de transmettre au requérant les procès verbaux du Conseil d'administration du FDPITMA pour les années 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 et jusqu'à ce jour ;
- de prendre toutes dispositions pour que le FDPITMA exerce une activité conforme à l'objet qui est défini à l'article R.1512-2 du Code des transports, notamment par le financement du développement de l'activité de report modal route/rail sur le réseau ferré existant dans le massif alpin ;
- de prendre toutes dispositions pour que cesse l'activité "monomodale" à laquelle se livre le FDPITMA, en méconnaissance de l'objet qui est défini à l'article R.1512-2 du Code des transports, et au préjudice de la santé des habitants des vallées alpines.

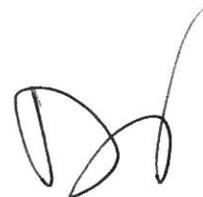
La lettre recommandée n'a fait l'objet d'aucune réponse de la part de Madame la ministre de l'environnement et du développement durable dans le délai de deux mois.

L'existence de la convention tripartite, aux termes de laquelle est transféré chaque année le bénéfice de l'activité du Tunnel routier du Mont-Blanc (ATMB) pour recapitaliser et financer les activités du Tunnel routier du Fréjus (SFTRF), est prouvée :

a/ Par le rapport annuel de l'Agence des Participations de l'État décrit parfaitement l'opération et son organisation (**pièce n°3**) :

titres de l'État dans ces deux sociétés. Le FDPITMA sera ainsi en mesure de reverser à la SFTRF les dividendes distribués par ATMB, et la chronique de flux de trésorerie qui en découle a permis à la SFTRF de reprendre une partie de la provision pour dépréciation d'actifs (240 M€) qui grève ses comptes. Une convention a été conclue entre ces trois entités et précise ce mécanisme de financement. Au 31 décembre

Extrait rapport annuel 2012 Agence des participations de l'État page 30.



b/ Par le rapport de gestion de la société SFTRF pour l'exercice 2015 qui confirme l'existence de la convention tripartite et le montant de la subvention d'équilibre consécutive au reversement du bénéfice retiré d'ATMB par le FDPITMA au cours de l'année 2015 (**pièce n°4**) :

Convention tripartite entre le FDPITMA (Fonds pour le Développement d'une Politique Intermodale dans le Massif Alpin), ATMB et la SFTRF : cette convention a été signée le 20 juin 2012, et prévoit le versement à SFTRF, par le FDPITMA, d'une subvention annuelle égale à la totalité des dividendes (déduction faite des charges afférentes) versés par ATMB.
Cette convention a été approuvée par le conseil d'administration du 22 mars 2012.
A noter un avenant signé en date du 4 décembre 2012, prévoyant que la SFTRF supporte les charges liées au versement de cette subvention.
Le montant perçu par la SFTRF a été de 19 924 788,54 € sur l'exercice 2015.

Extrait du rapport de gestion de la SFTRF pour l'exercice 2015 page 44/67

L'activité de la société ATMB est exclusivement routière.

L'activité de la SFTRF est exclusivement routière.

Les articles R.1512-2 et R1512-3 disposent :

Article R.1512-2

« Le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin est un établissement public administratif national, dont l'objet est de concourir à la mise en oeuvre d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin par le financement des différents modes de transport et les éventuelles prises de participation nécessaires à cet effet. »

Article R.1512-3

« Le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin peut, pour l'accomplissement de ses missions définies par l'article R. 1512-2, notamment :

- 1° Participer au financement des infrastructures des différents modes de transport ;*
- 2° Apporter un concours financier à l'exploitation de services de transport à caractère intermodal ;*
- 3° Prendre des participations dans les sociétés intervenant dans les domaines mentionnés au 1° et au 2° . »*

II) L'intérêt à agir du requérant.

Le requérant est un administré résidant en France, usager du service public des transports ferroviaires, usager des services publics des voiries nationales, et contribuable comme en atteste son avis d'imposition (**pièce n°5**). Le requérant, riverain de voies autoroutières, subit les conséquences du trafic routier des marchandises circulant en direction ou provenant du tunnel routier du Fréjus. Il subit directement la nocivité des émissions polluantes du transport routier dans les vallées alpines mesurées par le service public ATMO et pour laquelle la France se trouve de façon continue en infraction au regard des limites en matière de pollution atmosphérique :

Les dispositions des articles R.1512-2 et R.1512-3 du code des transports s'imposent à tous, dès lors tout administré dispose de la qualité à agir pour obtenir l'application de la loi, obtenir des informations publiques permettant d'évaluer la pertinence de la dépense publique et de l'analyser conformément aux dispositions des articles 14 et 15 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen.

III) Discussion

En ce qui concerne la convention tripartite

1) En droit

a) Méconnaissance des dispositions du code des transports.

L'article R.1512-2 du code des transports fixe précisément le cadre de la mission de l'établissement public administratif national qu'est le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA) :

Article R.1512-2

« Le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin est un établissement public administratif national, dont l'objet est de concourir à la mise en oeuvre d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin par le financement des différents modes de transport et les éventuelles prises de participation nécessaires à cet effet. »

Le FDPITMA ne peut donc assurer d'autre objet qu'agir pour :

« ... la mise en oeuvre d'une politique intermodale des transports... »

« ...par le financement des différents modes de transport. »

Dans le cadre de la réalisation de l'objet qui lui est réglementairement fixé par le Code des transports, le FDPITMA peut agir en utilisant différents moyens définis par l'article R.1512-3, mais dans le cadre stricte de son objet mission :

Article R1512-3

« Le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin peut, pour l'accomplissement de ses missions définies par l'article R. 1512-2, notamment :

1° Participer au financement des infrastructures des différents modes de transport ;

2° Apporter un concours financier à l'exploitation de services de transport à caractère intermodal ;

3° Prendre des participations dans les sociétés intervenant dans les domaines mentionnés au 1° et au 2°.»



Les possibilités d'actions qui sont ouvertes au FDPITMA doivent obligatoirement « **concourir à la mise en oeuvre d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin** ».

Ainsi le FDPITMA peut utiliser alternativement les moyens d'action visés à l'article R.1512-3, toutes ses actions doivent intégrer la dimension intermodale des transports.

La convention tripartite du 20 juin 2012 méconnaît les dispositions des articles R.1512-2 et R.1512-3 du Code des transports et doit être annulée.

b) Compétence du ministère de l'environnement et du développement durable.

L'activité du FDPITMA relève bien des compétences du secrétariat d'État délégué aux transports dans le cadre des compétences du ministère de l'environnement et du développement durable.

L'activité du FDPITMA étant définie par le Code des transports, la compétence du ministère de l'environnement et du développement durable est établie.

Les activités du FDPITMA s'inscrivent uniquement dans le cadre d'une intervention dans le domaine des transports au titre des articles R.1512-2 et R.1512-3 du code des transports ce qui établit à nouveau la compétence du ministère de l'environnement et du développement durable.

L'article R.1512-1 définit la composition de l'organe dirigeant du FDPITMA comme suit :

L'établissement mentionné à l'article L. 1512-6 est administré par un conseil d'administration de dix-huit membres qui comprend, outre les quatre parlementaires mentionnés à l'article L. 1512-8 :

1° Neuf représentants de l'Etat :

a) Un membre du Conseil général de l'environnement et du développement durable, nommé par arrêté du ministre chargé des transports ;

b) Le directeur des services de transport ou son représentant ;

c) Le directeur des infrastructures de transport ou son représentant ;

d) Le directeur des affaires maritimes ou son représentant ;

e) Le directeur général du Trésor ou son représentant ;

f) Le directeur du budget ou son représentant ;

g) Le directeur de la prévision ou son représentant ;

h) Le commissaire général au développement durable ou son représentant ;

i) Le délégué interministériel à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale ou son représentant.

2° Deux représentants des collectivités territoriales, nommés par arrêté du ministre chargé des transports sur proposition, pour l'un, de l'Association des régions de France et, pour l'autre, de l'Association des départements de France ;

3° Trois personnalités qualifiées nommées, pour deux d'entre elles par arrêté du ministre chargé des transports, pour la troisième par arrêté du ministre chargé de l'économie et des finances.

Ainsi, neuf membres du conseil d'administration du FDPITMA sont désignés ou sont membres du ministère de l'environnement et du développement durable établissant la compétence de ce même ministère pour la gestion du FDPITMA

Les conséquences graves en termes d'environnement de la circulation routière des marchandises sont établies et ne sont plus contestées établissant également la compétence du ministère de l'environnement et du développement durable.

2) En fait

Il convient tout d'abord de rappeler que la « *politique intermodale des transports dans le massif alpin* » ne peut concerner d'autres modes de transport que la route ou le rail (si l'on excepte l'aérien), le transport fluvial étant inexistant dans le massif alpin.

Sur le fondement des dispositions légales, le requérant a demandé par courrier recommandé daté du 10 mars 2017, et enregistré le 13 février 2017 par le ministère de l'environnement et du développement durable :

- de rapporter la décision du FDPITMA de subventionner annuellement la SFTRF par le biais de la convention tripartite établie entre le Fonds pour le Développement d'une Politique Intermodale des Transports dans le Massif Alpin (FDPITMA), la Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF) et Autoroute et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB) ;
- d'annuler cette convention tripartite pour illégalité ;
- de transmettre au requérant les comptes détaillés du FDPITMA pour les années 2012, 2013, 2014, 2015 ;
- de transmettre au requérant les procès verbaux du Conseil d'administration du FDPITMA pour les années 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 et jusqu'à ce jour ;
- de prendre toutes dispositions pour que le FDPITMA exerce une activité conforme à l'objet qui est défini à l'article R.1512-2 du Code des transports, notamment par le financement du développement de l'activité de report modal route/rail sur le réseau ferré existant dans le massif alpin ;
- de prendre toutes dispositions pour cesser l'activité "monomodale" à laquelle se livre le FDPITMA en méconnaissance de l'objet qui est défini à l'article R.1512-2 du Code des transports et au préjudice de la santé des habitants des vallées alpines.

Les demandes du requérant s'inscrivent parfaitement dans le cadre des définitions du code des transports de la mission et des actions du FDPITMA.

La société Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB) est une société anonyme, dont la raison sociale est Société Concessionnaire Française pour la Construction et l'Exploitation du Tunnel Routier sous le Mont-Blanc, dont le siège est 100 avenue de Suffren, 75015 Paris, qui est détenue par l'État, les

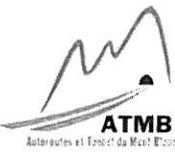
collectivités territoriales et des actionnaires privés. Elle est titulaire d'un contrat de concession avec l'Etat français jusqu'en 2050. Dans ce cadre, elle entretient et gère l'Autoroute Blanche (A40), la Route Blanche (RN205) et le Tunnel du Mont Blanc avec son homologue italien SITMB.

Le FDPITMA est propriétaire de 67,29% des actions de la société ATMB comme cela ressort du rapport 2012 de l'APE :

FICHE D'IDENTITÉ

- Société anonyme créée en 1956.
- Au 31 décembre 2011, le capital social de la société est fixé à 22 298 048 euros ; il est divisé en 1 393 628 actions de seize euros de valeur nominale chacune, dont la répartition est la suivante :
 - Établissement public Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin 67,29 %
 - Collectivités locales françaises : 18,61 %
 - Canton de Genève et ville de Genève : 5,41 %
 - Autres actionnaires français et helvétiques : 8,69 %

ATMB



La société Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB) est concessionnaire jusqu'en 2050 de l'autoroute Blanche A 40 et, avec la Société italienne du tunnel du Mont-Blanc (SITMB), du tunnel routier international du Mont-Blanc entre la France et l'Italie. Depuis la réouverture du tunnel, en 2002, l'entretien, l'exploitation, et la perception du péage, au tunnel du Mont-Blanc, sont réalisés, pour le compte des deux sociétés concessionnaires par un groupement unique, le GEIE-TMB. Depuis le 1^{er} mai 2010, l'État a confié à ATMB, dans le cadre de la concession de l'A 40, la gestion de la Route Blanche (RN205), raccordant le tunnel à l'A 40. **Depuis le 7 mai 2012, ATMB est détenue à 67,29 % par l'établissement public dénommé « Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin ».**

Extraits du rapport annuel 2012 Agence des participations de l'État page 68.

La Société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF) est une société anonyme, dont le siège social est Tunnel du Fréjus, 73500 MODANE, qui est chargée de l'exploitation du tunnel routier du Fréjus, dont elle est co-concessionnaire avec la Società Italiana per il Traforo Autostradale del Frejus (SITAF), et d'une partie de l'autoroute A43, entre Aiton et Modane, appelée autoroute de la Maurienne.

Le FDPITMA détient 99,94 % des actions de la société SFTRF.

FICHE D'IDENTITÉ

- Société anonyme créée en 1962.
 - L'autoroute de la Maurienne A43 et le tunnel du Fréjus font l'objet de deux concessions distinctes, dont les échéances sont fixées à 2050.
 - Le capital social s'élève à 5 938 606 € divisé en 59 386 060 actions.
 - Suite au rapprochement de la SFTRF avec la société française pour la construction et l'exploitation du tunnel routier sous le Mont-Blanc (ATMB), la composition du conseil d'administration de l'entreprise a été modifiée, le nombre d'administrateurs étant passé de 17 à 18 membres.
- Pourcentage de capital détenu par les actionnaires au 30 juin 2012 :
- Établissement public Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin 99,94 %
 - Collectivités locales 0,05 %
 - Chambres de commerce et groupements d'intérêts privés 0,01 %

Extrait rapport annuel 2012 Agence des participations de l'État page 70.

La Cour des Comptes a rendu des rapports dont des parties concernent les sociétés ATMB et SFTRF :

24 juillet 2013 : <http://www.ccomptes.fr/Publications/Publications/Les-relations-entre-l-Etat-et-les-societes-concessionnaires-d-autoroutes>

1^{er} février 2003 sur Tunnel routier du Fréjus :

<http://www.ccomptes.fr/Publications/Publications/Rapport-public-annuel-2003>

Mémoire introductif d'instance Ibanez, contre Refus implicite annulation convention tripartite FDPITMA/SFTRF/ATMB articles R1512-2 et R1512-3 du Code des transports

Le transfert des titres de participation de l'État a été rendu effectif par le décret 2012-692 du 7 mai 2012, portant cession des titres de l'État dans ces deux sociétés.

Ces participations du FDPITMA dans ces sociétés routières sont prises suivant les dispositions du 3° de l'article R.1512-3 du code des transports.

Toutefois, la seule activité connue du FDPITMA consiste à transférer vers la SFTRF (tunnel routier du Fréjus) les bénéfices tirés de sa participation de 67,29 % au capital de la société ATMB (tunnel routier du Mont-Blanc).

Ce transfert s'opère grâce aux dispositions de la convention tripartite du 20 juin 2012, dont le mécanisme est décrit par l'Agence des participations de l'État (APE) dans son rapport d'activité de 2012 (**Pièce n°3 page 30 et page 69**).

Il est parfaitement expliqué par l'État lui-même, dans le rapport de l'Agence des participations de l'État, que le transfert n'entre en aucune manière dans le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin et n'a pour objectif que de soutenir financièrement une infrastructure routière déficitaire du tunnel routier du Fréjus et la société SFTRF, concessionnaire (**Pièce n°3 page 30**) :

*« Face à ces difficultés, l'État a déjà procédé à deux recapitalisations, en 2004 puis en 2008, pour un montant total de 500 M€. Depuis, la crise économique a de nouveau dégradé les perspectives de trafic et **les capitaux propres sont redevenus négatifs à compter de l'exercice 2008**. L'État a souhaité mettre en place une solution pérenne, qui permette de **répondre aux difficultés financières rencontrées par la SFTRF** et d'assurer la continuité d'exploitation de cette infrastructure majeure pour le développement des échanges transalpins. »*

Le même rapport à la page 69 décrit à nouveau le seul objectif poursuivi à savoir « *la reconstitution des fonds propres* » de la société SFTRF :

*« Le FDPITMA sera ainsi en mesure de reverser à la SFTRF les dividendes distribués par ATMB, ces flux permettant **la reconstitution des fonds propres de la SFTRF** tout en assurant le maintien de ratios de solvabilité élevés pour ATMB. » (**Pièce n°3 page 68**)*

Il s'agit donc d'une opération de recapitalisation de la société routière SFTRF face à une situation présentant des capitaux propres négatifs sans aucun rapport avec le développement de l'intermodalité dans le massif alpin et l'objet légalement défini du FDPITMA.

Les termes de la convention tripartite du 20 juin 2012 sont confirmés par le rapport de gestion de la SFTRF pour son exercice 2015. (**Pièce 4 page 44/67**)

Le financement de la société SFTRF, qui assure des activités routières, par le transfert des bénéfices tirés de la société ATMB, qui assure également des activités uniquement routières, méconnaît les dispositions des 1° et 2° de l'article R.1512-3 du Code des transports :

- le « *financement des infrastructures des **différents** modes de transport* »,
ou
- l'apport d'« *un concours financier à l'exploitation de **services de transport à caractère intermodal*** ».

Ce transfert annuel de financement d'une activité routière par une activité routière ne peut pas plus s'apprécier comme l'action permettant de « *concourir à la mise en oeuvre d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin par le **financement des différents modes de transport*** » défini à l'article R.1512-2 du Code des transports.

L'unique activité connue du FDPITMA doit donc être qualifiée de **monomodale** en méconnaissance des dispositions du code des transports, au préjudice certain des personnes subissant les effets de la circulation routière des marchandises et au détriment des services ferroviaires de transport des marchandises.

Par ces motifs

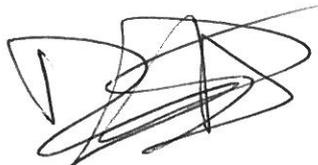
et tous autres à produire, déduire ou suppléer, au besoin même d'office,

Plaise au Conseil d'État :

- Annuler le refus de Madame la ministre d'annuler la convention tripartite entre le FDPITMA, l'ATMB et la SFTRF ;
- Annuler la décision de signer la convention tripartite entre le FDPITMA, l'ATMB et la SFTRF ;
- Annuler la décision de signer la convention tripartite entre le FDPITMA, l'ATMB et la SFTRF ;
- Annuler cette convention tripartite entre le FDPITMA, l'ATMB et la SFTRF.

Fait, le 14 février 2017, en 4 exemplaires originaux

Daniel Ibanez,



Liste des pièces jointes :

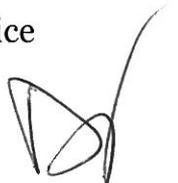
pièce n°1 Accusé de réception du 13 février 2017

pièce n°2 Courrier recommandé daté du 10 février 2017, enregistré le 13 février 2017 par le ministère de l'environnement et du développement durable

pièce n°3 Extrait du rapport 2012 de l'Agence des participations de l'État page 30, page 68, page 70, page 71.

pièce n°4 Copie du rapport de gestion de la société SFTRF pour l'exercice 2015, page 44/67

pièce n°5 Avis d'imposition de Monsieur Daniel Ibanez, requérant.



Pièce n°1

En provenance de :
~~1 Rue - 1000 Royal
Touche 1000 Royal
116 - 1000 Royal
75007 PARIS~~

SCREVO PIC INF - 20158207 - 0414

Présenté / Avisé le : / /
Distribué le : / /

Je soussigné déclare être
 Le destinataire
 Le mandataire
 CNI/Permis de conduire
 Autre :

Cabinet du ministre
Bureau du cabinet
(Précisez Nom et Prénom
si mandataire)
13 FEV. 2017
Signature Facteur*
COURRIER ARRIVEE

* Le facteur atteste par sa signature que l'identité du destinataire a été vérifiée.


RECOMMANDÉ :
AVIS DE RÉCEPTION
Numéro de l'AR : **AR 1A 096 408 8329 5**


Renvoyer à **FRAB**



Daniel Ibanez
La Ville

72800 les Tallettes



Pièce n°2

Daniel Ibanez
La Ville
73800 Les Mollettes

Madame Ségolène ROYAL
Ministre de l'environnement
Hôtel de Roquelaure
246, boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

Le 10 février 2017

Objet : demande de documents
et recours gracieux concernant le FDPITMA

Courrier RAR par précaution.

Madame la Ministre,

Il existe un Fonds pour le Développement d'une Politique Intermodale des Transports dans le Massif Alpin (FDPITMA) créé en 2002 auquel ont été transférés les titres de participation de l'État au cours de l'année 2012.

Ce fonds est donc titulaire des titres de deux sociétés d'exploitation d'autoroutes et tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus (ATMB et SFTRF)

Selon le rapport de l'Agence des Participations de l'État (APE) le FDPITMA détient :

- une participation égale à 67,29% du capital de la société anonyme Autoroutes et Tunnels du Mont-Blanc (ATMB),
- une participation égale à 99,94% du capital de la société anonyme Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF),

L'opération d'apport des titres par l'État au FDPITMA est décrite en détail dans le rapport de l'APE pour l'année 2012 aux pages 70 et 71 :

« En application de l'article L 225-248 du Code de commerce, l'État actionnaire a engagé un processus de recapitalisation qui a permis de reconstituer les capitaux propres de la SFTRF avant le terme de l'exercice 2011. Le schéma de recapitalisation retenu par le gouvernement a consisté à transférer les titres détenus par l'État au capital de la SFTRF et de la société Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB) à un établissement public administratif, le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA). Ce transfert a été rendu effectif par le décret 2012- 692 du 7 mai 2012, portant cession des titres de l'État dans ces deux sociétés. Le FDPITMA sera ainsi en mesure de reverser à la SFTRF les dividendes distribués par ATMB, et la chronique de flux de




trésorerie qui en découle a permis à la SFTRF de reprendre une partie de la provision pour dépréciation d'actifs (240 M€) qui grève ses comptes. Une convention a été conclue entre ces trois entités et précise ce mécanisme de financement. Au 31 décembre 2011, le montant des capitaux propres de la SFTRF apparaît donc positif à 19 M€. »

Le FDPITMA est un établissement public administratif national et son objet est défini par l'article R1512-2 du code des transports, ses activités par l'article R1512-3 conformément à son objet.

Article R1512-2

Le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin est un établissement public administratif national, dont l'objet est de concourir à la mise en oeuvre d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin par le financement des différents modes de transport et les éventuelles prises de participation nécessaires à cet effet.

Article R1512-3

Le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin peut, pour l'accomplissement de ses missions définies par l'article R. 1512-2, notamment :

- 1° Participer au financement des infrastructures des différents modes de transport ;*
- 2° Apporter un concours financier à l'exploitation de services de transport à caractère intermodal ;*
- 3° Prendre des participations dans les sociétés intervenant dans les domaines mentionnés au 1° et au 2°.*

Le rapport de gestion de la société SFTRF pour l'exercice clos au 31 décembre 2015 révèle à la page 44/67 que le FDPITMA a apporté, au titre d'une "Convention tripartite", une somme de 19.924.788,54 € perçu initialement comme dividende de la société ATMB :

Convention tripartite entre le FDPITMA (Fonds pour le Développement d'une Politique Intermodale dans le Massif Alpin), ATMB et la SFTRF : cette convention a été signée le 20 juin 2012, et prévoit le versement à SFTRF, par le FDPITMA, d'une subvention annuelle égale à la totalité des dividendes (déduction faite des charges afférentes) versés par ATMB.
Cette convention a été approuvée par le conseil d'administration du 22 mars 2012.
A noter un avenant signé en date du 4 décembre 2012, prévoyant que la SFTRF supporte les charges liées au versement de cette subvention.
Le montant perçu par la SFTRF a été de 19 924 788,54 € sur l'exercice 2015.

Le fait d'utiliser exclusivement le FDPITMA aux fins de transférer les dividendes perçus de l'ATMB à la SFTRF est contraire à l'objet défini par le Code des transports à l'article R1512-2.

Il s'agit en effet par le biais du FDPITMA, d'utiliser les bénéfices de l'activité exclusivement routière du tunnel du Mont-Blanc (ATMB) pour subventionner l'activité exclusivement routière de la SFTRF. Alors que l'objet du FDPITMA est de mettre "en oeuvre une politique intermodale des transports par le financement des différents modes de transport".

Compte tenu des éléments exposés ci-dessus, il est établi que le FDPITMA ne finance ainsi que des activités exclusivement routières, en méconnaissance des dispositions des articles R1512 et suivants du Code des transports. Son objet défini réglementairement est détourné pour financer une société favorisant le transport routier des marchandises et la pollution routière, par des dividendes issus de la pollution routière des transports routiers de marchandises au tunnel du Mont-Blanc.

En effet, les recettes du tunnel du Fréjus (SFTRF) proviennent pour 84% des péages des camions comme le rappelle rapport de gestion pour l'exercice clos au 31 décembre 2015 à la page 15/67.

<p>C. Aspect commercial</p> <p>La clientèle régulière de la SFTRF est essentiellement composée de transporteurs : les poids lourds et autocars représentent en 2015, tunnel et autoroute confondus, 73% de la recette globale.</p> <p>En ce qui concerne le tunnel, en 2015, le produit des recettes provient à hauteur de 84% des poids lourds et autocars, pour 40,6% des transits effectués.</p> <p>Au 31 décembre 2015, 2533 transporteurs (possédant des cartes actives) sont abonnés par l'intermédiaire de 13 groupements (10 groupements interopérables et 3 non interopérables), 8</p> <p><i>Rapport de gestion du conseil d'administration sur l'exercice clos le 31 décembre 2015</i> 15/67</p>
--

C'est la raison pour laquelle, je vous prie Madame la Ministre :

- de rapporter la décision du FDPITMA de subventionner la SFTRF à hauteur de 19.924.788,54 € (dix neuf millions neuf cent vingt quatre mille sept cent quatre vingt huit euros et cinquante quatre centimes) et d'agir auprès du FDPITMA à cette fin;
- d'annuler la Convention tripartite entre ATMB, SFTRF et FDPITMA pour illégalité;
- de me transmettre les comptes détaillés du FDPITMA pour les années 2012, 2013, 2014, 2015.
- de me transmettre les procès verbaux du Conseil d'administration du FDPITMA pour les années 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 et jusqu'à ce jour.



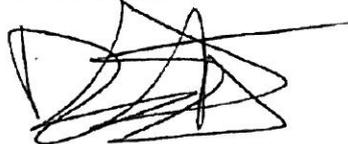
- de prendre toutes dispositions pour que le FDPITMA exerce une activité conforme à l'objet qui est défini à l'article R1512-2 du Code des transports, notamment par le financement du développement de l'activité de report modal route/rail sur le réseau ferré existant dans le massif alpin.

- de prendre toutes dispositions pour cesser l'activité "monomodale" à laquelle se livre le FDPITMA en méconnaissance de l'objet qui est défini à l'article R1512-2 du Code des transports et au préjudice de la santé des habitants des vallées alpines.

Je vous remercie de bien vouloir me faire parvenir les documents demandés, conformément aux dispositions du Livre III du Code des relations entre le public et l'administration sur la communication des documents administratifs, par courriel et sous format électronique lorsque ces documents existent ainsi, sinon en copie papier.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie de bien vouloir recevoir, Madame la Ministre, mes respectueuses salutations.

Daniel Ibanez





hait mettre en place une solution pérenne, qui permette de répondre aux difficultés financières rencontrées par la SFTRF et d'assurer la continuité d'exploitation de cette infrastructure majeure pour le développement des échanges transalpins.

En application de l'article L. 225-248 du Code de commerce, l'État actionnaire a ainsi engagé un processus de recapitalisation qui a permis de reconstituer les capitaux propres de la SFTRF avant le terme de l'exercice 2011. Le schéma de recapitalisation retenu par le gouvernement a consisté à transférer les titres détenus par l'État au capital de la SFTRF et de la société Autoroutes et tunnel du Mont Blanc (ATMB) à un établissement public administratif, le Fonds pour le développement d'une politique intermodale de transports dans le massif alpin (FDPITMA). Ce transfert a été rendu effectif par le décret 2012-692 du 7 mai 2012, portant cession des titres de l'État dans ces deux sociétés. Le FDPITMA sera ainsi en mesure de reverser à la SFTRF les dividendes distribués par ATMB, et la chronique de flux de trésorerie qui en découle a permis à la SFTRF de reprendre une partie de la provision pour dépréciation d'actifs (240 M€) qui grève ses comptes. Une convention a été conclue entre ces trois entités et précise ce mécanisme de financement. Au 31 décembre 2011, le montant des capitaux propres de la SFTRF apparaît donc positif à 19 M€.

Le rapprochement de SFTRF et ATMB a également pour objectif de réaliser des synergies entre les deux sociétés, qui font structurellement face aux mêmes problèmes de gestion et de sécurité. Le rapprochement doit ainsi permettre de formaliser plus avant le travail de coordination opérationnelle, de mise en cohérence et de recherche de synergies d'exploitation entre les deux sociétés (mutualisation des achats, lancement d'appels d'offres communs).

Processus de transformation des aéroports régionaux

L'article 7 de la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports prévoit la transformation des aéroports civils de l'État d'intérêt national ou international, exploités par les chambres de commerce et d'industrie territorialement compétentes, en sociétés anonymes. À la demande de chaque chambre de commerce et d'industrie concernée, l'autorité administrative peut autoriser la

cession ou l'apport de la concession aéroportuaire à une société dont le capital initial est détenu entièrement par des personnes publiques, dont la chambre de commerce et d'industrie titulaire de la concession cédée. Les collectivités territoriales intéressées et leurs groupements peuvent prendre des participations dans cette société.

La création de sociétés aéroportuaires a pour objectif de fournir les bases juridiques d'une modernisation de leur gestion selon les meilleures pratiques économiques et financières, tout en donnant la possibilité aux acteurs locaux de participer à la définition, conjointement avec l'État concédant, des grandes orientations stratégiques de ces plateformes.

Les sociétés concernées par cette transformation sont listées à l'article 1 du décret n° 2007-244 du 23 février 2007 relatif aux aéroports appartenant à l'État et portant approbation du cahier des charges type applicable à la concession de ces aéroports. À ce jour, les sociétés de Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry et Lyon-Bron, Montpellier-Méditerranée, Nice-Côte d'Azur, Toulouse-Matabiau, Strasbourg-Entzheim et Saint-Denis-La Réunion ont été créées. La transformation la plus récente concerne l'aéroport de Fort-de-France-Le Lamentin, transformé en société anonyme en juin 2012. Les prochains aéroports concernés seront, si la chambre de commerce et d'industrie compétente le souhaite, les aéroports de Marseille-Provence, Aix-les-Milles et Marignane-Berre et Pointe-à-Pitre-Le Raizet.

Ces sociétés se caractérisent par une composition similaire de leur actionariat, l'État étant majoritaire avec 60 % au capital, aux côtés de la chambre de commerce et de l'industrie compétente (25 %) et des collectivités territoriales intéressées (15 % au total).

Dans le cadre de ces transformations, la durée des concessions aéroportuaires a été allongée. Un avenant au contrat de concession fixe la nouvelle durée de la concession sans que la prolongation puisse excéder quarante ans, ainsi que les contreparties, au minimum en termes d'investissements et d'objectifs de qualité de service, sur lesquelles la société aéroportuaire s'engage. En outre, cet avenant met le contrat en conformité avec les dispositions d'un cahier des charges type approuvé par le décret n° 2007-244 du 23 février 2007 susmentionné.

d'ADP. Cette opération préserve le profil financier de la société: le ratio dette nette/EBITDA s'établira à 3x immédiatement après l'opération mais devrait connaître une décline rapide grâce à l'amélioration rapide de l'EBITDA attendue ces prochaines années et la notation de crédit A+ (perspective négative) d'ADP a été maintenue par Standard & Poor's immédiatement après l'annonce de l'opération. La capacité d'investissement d'ADP sur les plateformes parisiennes reste ainsi solide et compatible avec le programme d'investissements prévu par le contrat de régulation économique.

Rapprochement des sociétés tunnelières

La Société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF) connaît une situation financière critique depuis plusieurs années qui renvoie à deux éléments principaux: l'adossement en 2001 de l'autoroute A43 à la concession du tunnel, qui a pesé lourdement sur les comptes de la société en raison de la charge financière associée; et la perspective de la mise en service de la liaison ferroviaire Lyon-Turin en 2026, qui est appelée à prélever une part significative du trafic actuel du tunnel, et qui a conduit à passer d'importantes provisions dans les comptes depuis 2005.

Face à ces difficultés, l'État a déjà procédé à deux recapitalisations, en 2004 puis en 2008, pour un montant total de 500 M€. Depuis, la crise économique a de nouveau dégradé les perspectives de trafic et les capitaux propres sont redevenus négatifs à compter de l'exercice 2008. L'État a sou-

Extraits du rapport annuel 2012 Agence des participations de l'État page 30.



La société Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB) est concessionnaire jusqu'en 2050 de l'autoroute Blanche A 40 et, avec la Société italienne du tunnel du Mont-Blanc (SITMB), du tunnel routier international du Mont-Blanc entre la France et l'Italie. Depuis la réouverture du tunnel, en 2002, l'entretien, l'exploitation, et la perception

du péage, au tunnel du Mont-Blanc, sont réalisés, pour le compte des deux sociétés concessionnaires par un groupement unique, le GEIE-TMB. Depuis le 1^{er} mai 2010, l'État a confié à ATMB, dans le cadre de la concession de l'A 40, la gestion de la Route Blanche (RN205), raccordant le tunnel à l'A 40. Depuis le 7 mai 2012, ATMB est détenue à 67,29 % par l'établissement public dénommé « Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin ».

Faits marquants

L'exercice 2011 est caractérisé par une activité soutenue avec un trafic moyen en hausse par rapport à 2010 de 3,4 % au tunnel du Mont-Blanc et 2,8 % sur l'autoroute Blanche. Ces évolutions, sensiblement supérieures à celles constatées sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé (+ 1,5 %), sont le fait de la progression du trafic commercial : + 5,8 % au tunnel du Mont-Blanc, + 4,3 % sur l'autoroute Blanche. Le trafic poids lourds au tunnel du Mont-Blanc reste cependant inférieur d'environ 3 % à son niveau d'avant crise (2007).

L'année 2011 marque également la première année d'exploitation pleine de la RN 205, effective depuis le 1^{er} mai 2010, en vertu de l'avenant à la concession de l'autoroute signé le 16 avril 2010 et du décret n° 2010-410 du 28 avril 2010, qui ont également allongé la durée de concession de l'autoroute Blanche

jusqu'en 2050. L'important programme de remise à niveau lancé sur la RN 205 pour satisfaire aux exigences de sécurité et offrir une qualité de service comparable à celle déployée sur l'autoroute a été poursuivi avec 4,1 M€ d'investissements et gros entretien consacrés à cette route nationale.

L'État concédant et la société ont conclu le 22 juin 2010 un contrat d'entreprise portant sur la période 2010-2014 et visant les engagements de la société en matière de travaux, de gestion du trafic et de qualité de service sur l'autoroute Blanche. Le contrat prévoit notamment 100 millions d'euros d'investissement sur la période (valeur 2008), dont le programme de rénovation de la RN 205.

Dans ce contexte, l'évolution positive des comptes amorcée dès 2006 s'est poursuivie et, pour la cinquième fois depuis la catastrophe du tunnel survenue en 1999, la société versera, au titre de l'exercice 2011 un dividende supérieur au seul dividende statutaire, avec un taux de distribution de 54 % du résultat net.

Enfin, dans le cadre de l'opération de reconstitution des fonds propres de la Société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF), les titres détenus par l'État au capital d'ATMB ont été transférés à un établissement public administratif, le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA). Ce transfert a été rendu effectif par le décret 2012-692 du 7 mai 2012, portant cession des titres de l'État dans ces deux sociétés. FDPITMA sera ainsi en mesure de verser à la SFTRF les dividendes distribués par ATMB, ces flux permettant la reconstitution

FICHE D'IDENTITE

■ Société anonyme créée en 1956.	
■ Au 31 décembre 2011, le capital social de la société est fixé à 22 298 048 euros ; il est divisé en 1 393 628 actions de seize euros de valeur nominale chacune, dont la répartition est la suivante :	
- Établissement public Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin	67,29 %
- Collectivités locales françaises :	18,61 %
- Canton de Genève et ville de Genève :	5,41 %
- Autres actionnaires français et helvétiques :	8,69 %

L'ANNÉE ÉCOULÉE

- 1^{er} janvier 2011 : augmentation des tarifs du tunnel du Mont-blanc de 4,96 %.
- 1^{er} janvier 2012 : augmentation des tarifs du tunnel du Mont-blanc de 5,97 %.
- 1^{er} février 2012 : augmentation des tarifs de l'autoroute blanche de 3,57 % pour les véhicules lourds et de 3,29 % en moyenne pour les véhicules légers.
- 7 mai 2012 : transfert par décret des titres détenus par l'État au capital d'ATMB à l'établissement public administratif Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA).

Degré d'appartenance au secteur public

I - Activité et résultat

II - Immobilisations nettes

III - Informations sur les fonds propres

IV - Dividendes et autres versements assimilés

V - Provisions

VI - Informations sur l'endettement financier

VII - Données sociales

VIII - Ratios

Informations complémentaires

Extraits du rapport annuel 2012 Agence des participations de l'État page 68.

Comptes consolidés en millions d'euros

	2010	2011
Capital détenu par l'État (en %)	67,3	67,3
Capital détenu par le secteur public hors État (en %)	24	24
Valeur boursière de la participation de l'État au 31 décembre	/	/
Chiffre d'affaires	153	162
dont réalisé à l'étranger	0	0
Résultat d'exploitation/résultat opérationnel	70	77
Résultat financier	-10	-10
Capacité d'autofinancement/		
Marge brute d'autofinancement	57	64
Résultat net - part du groupe	39	45
Résultat net - intérêts minoritaires	/	/
Résultat net de l'ensemble consolidé	39	45
Total des immobilisations nettes/actifs non courants	814	907
dont écart d'acquisition net	/	/
dont immobilisations incorporelles nettes	1	1
dont immobilisations financières nettes	1	1
Capitaux propres - part du groupe	173	198
Intérêts minoritaires	/	/
Dividendes versés au cours de l'exercice	20	19
dont reçus par l'État	13	13
Autres rémunérations de l'État	/	/
Provisions pour risques et charges	3	3
Dettes financières nettes	149	126
Dettes financières brutes à plus d'un an	251	235
Effectifs en moyenne annuelle	446	446
Charges de personnel	26	27
Résultat (groupe + minoritaires)/Chiffre d'affaires	25,4 %	27,8 %
Charges de personnel/Effectifs moyens (en milliers €)	58,0	60,5
Résultat (groupe + minoritaires)/Fonds propres	22,5 %	22,7 %
Dettes financières nettes/Fonds propres	86,5 %	63,6 %
Immobilisations mises en concession nettes des amortissements pour dépréciation	810	
Subventions d'investissements	35	
Provisions/Amortissements de caducité	449	

des fonds propres de la SFTRE ont été destinés au maintien de cours de valeur de la classe pour ATMB

Analyse financière

En 2011, le chiffre d'affaires d'ATMB a atteint 161,8 M€, soit une progression de 6,4 % par rapport à 2010. Les recettes du tunnel, qui représentent 37,5 % des recettes de péages, progressent de 9,6 % et relèvent pour 81 % du trafic poids lourd, tandis que les recettes de l'autoroute, qui représentent 62 % des recettes de péages, progressent de 4,6 % sous l'effet des augmentations de trafic (+ 2,6 % pour les véhicules légers et + 4,3 % pour les poids lourds) et des tarifs (+ 1,9 % pour les véhicules légers et + 2,9 % pour les poids lourds au 1^{er} février 2011).

Les charges d'exploitation (85,3 M€) ont été maîtrisées avec une progression de 2,2 %, grâce à une diminution des achats et charges externes essentiellement sous l'effet de conditions météorologiques plus favorables qu'en 2010. Les charges de personnels progressent de 3,6 % avec l'intégration de nouvelles équipes pour la gestion de la RN 205 (+ 11 équivalents temps plein).

L'EBE ressort à 60 % du chiffre d'affaires, en progression de 9,7 %. Le résultat d'exploitation est de 77,4 M€, soit une progression de 11,3 %. Le résultat financier se situe à - 9,7 M€, quasi stable par rapport à 2010. Enfin, le résultat net est de 44,8 M€.

La capacité d'autofinancement dégagée par l'entreprise est de 64 M€ en 2011. ATMB a réalisé des investissements pour 22,4 M€, essentiellement sur l'autoroute RN 205.

Au 31 décembre 2011, ATMB doit faire face à une dette financière brute de 301 M€ mais dispose d'une trésorerie excédentaire significative (174 M€). Les dettes contractées par ATMB ne pouvant être remboursées par anticipation dans des conditions acceptables et étant à taux fixes, un programme de « swaps » a été mis en place depuis plusieurs années afin de « variabiliser » une partie de la dette.

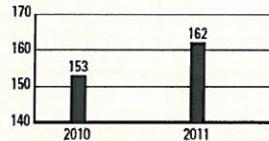
Perspectives 2011

ATMB poursuit en 2012 son programme d'investissement destiné à améliorer la qualité de service et la sécurité sur l'ensemble de son réseau et plus particulièrement sur la RN 205. L'évolution défavorable des trafics depuis début 2012 devra être surveillée attentivement même si elle sera en partie amortie par les hausses de tarif.

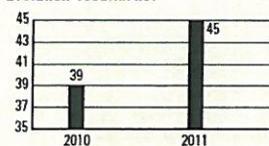
Le projet d'entreprise Horizon 2014 est articulé autour de trois axes principaux : améliorer la productivité et le résultat économique, réaffirmer la responsabilité de l'entreprise vis-à-vis des clients, développer l'activité de l'entreprise.

Enfin, dans le cadre du rapprochement avec la SFTRE, des synergies pourront être recherchées entre les deux sociétés.

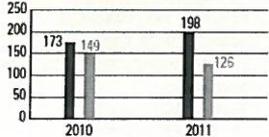
Évolution du chiffre d'affaires



Évolution résultat net



Évolution capitaux propres et dettes financières nettes



CONSEIL D'ADMINISTRATION : Président : *Hughes Hourdin* (administrateur représentant l'État) ■ Directeur général : *Jean-Paul Chaumont* ■ Représentants de l'État : *Jean-Claude Albouy, Aymeric Ducroq, Philippe Ledenic, Lise Moutoumalaya, Antoine Seillan, Pascal Vagogne* ■ Autres administrateurs : *Jean-Philippe Demail, Claude Haegi, Christian Monteil, Jacques Moret, Bernard Pottier, Jean-Marc Simon* ■ Commissaire du Gouvernement : *Marc Papinutti* ■ Mission de contrôle économique et financier : *Jean Devlin* ■ Commissaire aux comptes : *KPMG*

Extraits du rapport annuel 2012 Agence des participations de l'État page 69.



La Société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF) est concessionnaire du tunnel franco-italien du Fréjus (13 km), conjointement avec son homologue italien la SITAF, et de l'autoroute de la Maurienne A 43 (63 km). L'exploitation du tunnel du Fréjus est confiée à un gestionnaire unique, en application de la directive européenne

sur la sécurité des tunnels du réseau transeuropéen, le GEIE-GEF, dont la SFTRF et la SITAF sont les deux membres à parts égales. Depuis le 7 mai 2012, SFTRF est détenue à près de 100 % par l'établissement public dénommé « Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin ».

Faits marquants

Après la sévère chute de 2009 puis la reprise de 2010, les échanges routiers transalpins sur le corridor tunnel du Mont-Blanc et tunnel du Fréjus ont augmenté de 2,9 % en 2011. La part du tunnel du Fréjus sur ce corridor a néanmoins continué de baisser et ressort à 54,8 %, contre 56,1 % en 2010 et 56,9 % en 2009. Le trafic poids lourds au tunnel de Fréjus connaît une quasi-stagnation, avec + 0,4 % entre 2010 et 2011, tandis que le trafic véhicules légers diminue de 0,8 %.

L'engagement constant de la société pour l'amélioration de la qualité et de la sécurité des infrastructures s'est poursuivi. La construction de la galerie de sécurité du tunnel, conduite par le groupement Razel Billfinger et qui a démarré à la fin du premier semestre 2009, s'est poursuivie tout au long de l'année 2011 avec la mise en service du tunnelier en juillet 2011 ainsi que de l'abri 1 en septembre 2011, et le percement des rameaux 2 et 3. Néanmoins, le chantier accusait en fin d'année un retard de l'ordre de huit mois. Côté italien, malgré le recours d'un concurrent évincé qui a retardé la signature de ce marché jusqu'à l'été 2011, l'appel d'offres du lot génie civil a été lancé et un attributaire a été désigné à l'automne. Le démarrage des travaux a eu lieu le 19 mars 2012, avec un achèvement fixé au 17 juin 2015.

Sur le plan de l'exploitation, l'année 2011 n'a pas connu d'incidents majeurs, et de nombreux efforts ont été réalisés concernant la ventilation du tunnel. Les grandes trappes de ventilation devraient être fonctionnelles en octobre 2012.

Compte tenu de l'évolution extrêmement défavorable des trafics depuis l'automne 2008, ainsi que de la perspective de la mise en service de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin qui entraînerait un transfert de poids lourds de la route vers le rail, les prévisions de trafic et les flux de trésorerie sur la durée de la concession ont été revus à la baisse, entraînant une diminution de la valeur réelle estimée des actifs. La dotation complémentaire de la dépréciation d'actifs a entraîné des capitaux propres négatifs à compter de l'exercice 2008, ceux-ci ayant atteint - 212 M€ au 31 décembre 2010.

En application de l'article L 225-248 du Code de commerce, l'État actionnaire a engagé un processus de recapitalisation qui a permis de reconstituer les capitaux propres de la SFTRF avant le terme de l'exercice 2011. Le schéma de recapitalisation retenu par le gouvernement a consisté à transférer les titres détenus par l'État au capital de la SFTRF et de la société Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB) à un établissement public administratif, le Fonds pour le développement

L'ANNÉE ÉCOULÉE

- 1^{er} janvier 2011 : hausse des tarifs du tunnel de 4,96 %, dont 1,46 % au titre de l'inflation et 3,50 % au titre du financement de la galerie de sécurité.
- 1^{er} février 2011 : augmentation des tarifs de l'autoroute de la Maurienne (2,52 %).
- Juillet 2011 : mise en service du tunnelier afin de creuser la galerie de sécurité du tunnel.
- 1^{er} janvier 2012 : hausse des tarifs du tunnel de 5,97 %, dont 2,47 % au titre de l'inflation et 3,50 % au titre du financement de la galerie de sécurité.
- 7 mai 2012 : transfert par décret des titres détenus par l'État au capital de la SFTRF à l'établissement public administratif Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA).

FICHE D'IDENTITÉ

- Société anonyme créée en 1962.
- L'autoroute de la Maurienne A43 et le tunnel du Fréjus font l'objet de deux concessions distinctes, dont les échéances sont fixées à 2050.
- Le capital social s'élève à 5 938 606 € divisé en 59 386 060 actions.
- Suite au rapprochement de la SFTRF avec la société française pour la construction et l'exploitation du tunnel routier sous le Mont-Blanc (ATMB), la composition du conseil d'administration de l'entreprise a été modifiée, le nombre d'administrateurs étant passé de 17 à 18 membres.

- Pourcentage de capital détenu par les actionnaires au 30 juin 2012 :
 - Établissement public Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin 99,94 %
 - Collectivités locales 0,05 %
 - Chambres de commerce et groupements d'intérêts privés 0,01 %

Degré d'appartenance au secteur public

I - Activité et résultat

II - Immobilisations nettes

III - Informations sur les fonds propres

IV - Dividendes et autres versements assimilés

V - Provisions

VI - Informations sur l'endettement financier

VII - Données sociales

VIII - Ratios

Informations complémentaires

Extraits du rapport annuel 2012 Agence des participations de l'État page 70.

Comptes consolidés en millions d'euros

	2010	2011
Capital détenu par l'Etat (en %)	99,9	99,9
Capital détenu par le secteur public hors Etat (en %)	0	0
Valeur boursière de la participation de l'Etat au 31 décembre	/	/
Chiffre d'affaires	107	110
dont réalisé à l'étranger	0	0
Résultat d'exploitation/résultat opérationnel	-1	280
Résultat financier	-58	-52
Capacité d'autofinancement/		
Marge brute d'autofinancement	8	20
Résultat net - part du groupe	-58	232
Résultat net - intérêts minoritaires	/	/
Résultat net de l'ensemble consolidé	-58	232
Total des immobilisations nettes/actifs non courants	1 259	1 537
dont écart d'acquisition net	/	/
dont immobilisations incorporelles nettes	0	0
dont immobilisations financières nettes	1	1
Capitaux propres - part du groupe	-285	-53
Intérêts minoritaires	/	/
Dividendes versés au cours de l'exercice	0	0
dont reçus par l'Etat	0	0
Autres rémunérations de l'Etat	/	/
Provisions pour risques et charges	4	4
Dettes financières nettes	1 304	1 156
Dettes financières brutes à plus d'un an	1 125	1 075
Effectifs en moyenne annuelle	296	296
Charges de personnel	16	16
Résultat (groupe + minoritaires)/Chiffre d'affaires	/	/
Charges de personnel/Effectifs moyens (en milliers €)	54,5	54,1
Résultat (groupe + minoritaires)/Fonds propres	/	/
Dettes financières nettes/Fonds propres	/	/
Immobilisations mises en concession nettes des amortissements pour dépréciation		
Subventions d'investissements		
Provisions/Amortissements de caducité		
Provisions pour grosses réparations	/	/

d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA). Ce transfert a été rendu effectif par le décret 2012-692 du 7 mai 2012, portant cession des titres de l'Etat dans ces deux sociétés. FDPITMA sera ainsi en mesure de verser à la STTRF les dividendes distribués par ATMB, et la chronique de flux de trésorerie qui a été rendue possible par la STTRF de reprendre une partie de la provision pour dépréciation d'actifs (240 M€) qui sera en compte. Une convention a été conclue entre ces trois entités et précise ce mécanisme de financement. Au 31 décembre 2011, le montant des capitaux propres de la STTRF apparaît donc positif à 19 M€.

En 2011, la société a réalisé pour +2,5 millions d'euros d'investissements dont 33,7 millions d'euros consacrés à la galerie de sécurité. Au 31 décembre 2011, les dettes financières nettes demeurent importantes, à hauteur de 1,2 milliard d'euros. Le résultat financier (- 51,6 millions d'euros en 2011) s'améliore sensiblement grâce à des opérations de désendettement et des nouvelles conditions de taux favorables, mais continue à peser lourdement dans le compte de résultat de l'entreprise.

Perspectives

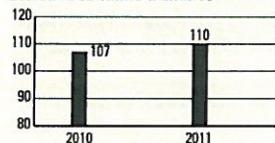
En 2012, la STTRF s'attachera à poursuivre le chantier de génie civil de la galerie de sécurité, avec la progression du tunnelier vers la frontière et la mise en service de nouveaux rameaux. En parallèle, la société devrait achever le chantier de l'installation des grandes trappes dans le tunnel et poursuivre la mission de maîtrise d'œuvre du changement des ventilateurs. Pour la partie autoroute, les travaux de rénovation des joints d'ouvrages d'art devraient se poursuivre, tandis que l'appel d'offres pour un choix d'un maître d'œuvre pour la reconstruction du viaduc du Charmaix, appel d'offres qui a pris du retard, est prévu pour le second semestre 2012. Enfin, dans le cadre du rapprochement initié avec ATMB, des synergies seront recherchées entre les deux sociétés.

Analyse financière

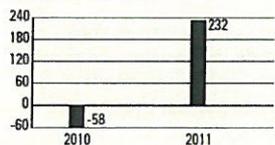
Du fait des hausses tarifaires consenties pour le financement de la galerie de sécurité du tunnel (4,96 % au 1^{er} janvier 2011 sur le tunnel), le chiffre d'affaires augmente de 4 % en 2011 à 109,8 millions d'euros. Du fait de la maîtrise des charges externes, des achats et de la masse salariale, l'excédent brut d'exploitation ressort à 70,8 millions d'euros (64,4 % du chiffre d'affaires), en hausse de 8,4 % par rapport à 2010.

Grâce à l'engagement de versement par le FDPITMA des dividendes distribués par ATMB, une reprise d'une partie de la provision de dépréciation d'actifs, à hauteur de 240 M€, a pu être effectuée dans les comptes 2011. Le résultat net de la société s'établit donc à 232 M€, ce qui permet de reconstituer les fonds propres de l'entreprise qui atteignent 19 M€.

Evolution du chiffre d'affaires



Evolution résultat net



Evolution capitaux propres et dettes financières nettes



©STTRF

CONSEIL D ADMINISTRATION* : Président : Patrice Raulin (administrateur nommé par l'assemblée générale) ■ Administrateurs nommés par l'assemblée générale ordinaire : Michel Bouvard, Bernadette Laclais, Albéric de Lavermée, Georges Louis, Bernard Perazio, Jean-Claude Raffin, Pierre Rimattéi ■ Administrateurs représentants de l'Etat : Anne Bolliet, Aymeric Ducrocq, Hugues Hourdin, Marie-Line Meaux, Jean-Paul Ourliac, Antoine Seillan, Pascal Vagogne ■ Censeurs : Jean-Paul Coléon, Alain Cottalorda, Hubert Julien-Laferrrière, Guy Métrol, Denis Roussillat, Jean Yalley ■ Commissaire du Gouvernement : Christophe Saintllan ■ Mission de contrôle économique et financier : Jean Deulin ■ Commissaire aux comptes : Cabinet Ekylys ■

Extraits du rapport annuel 2012 Agence des participations de l'Etat page 71.

Pièce N°4



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

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

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

A noter un avenant signé en date du 4 décembre 2012, prévoyant que la SFTRF supporte les charges liées au versement de cette subvention.

Le montant perçu par la SFTRF a été de 19 924 788,54 € sur l'exercice 2015.

Convention de sous-location de bureaux :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

XII. TABLEAU DES RESULTATS DES CINQ DERNIERS EXERCICES

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

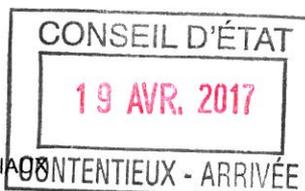
Pièce n°5



DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES

AVIS D'IMPÔT 2016

IMPÔT SUR LE REVENU ET PRÉLÈVEMENTS SOCIAUX
sur les revenus de 2015



2334018113 0000



CENTRE DES FINANCES PUBLIQUES
TRES. MONTMELIAN
PL. ALBERT SERRAZ
73800 MONTMELIAN

eco' pli 51 MEUSE CHAMP PIC 18.08.16 C10096



2334018113 0000

M IBANEZ DANIEL JEAN
LA VILLE
73800 LES MOLLETES

Retrouvez cet avis sur impots.gouv.fr.
Pour vos démarches,
pas besoin d'original :
il suffit de fournir une
photocopie, vérifiable sur
impots.gouv.fr/verifavis

Vos références

Pour accéder à votre espace Particulier
Numéro fiscal : 20 41 346 776 399 C

N° de déclarant en ligne : voir votre déclaration
Revenu fiscal de référence : 39 903

Référence de l'avis : 16 73 0137764 92
Numéro de contrat de prélèvement : P1 73 0047868 42
RUM* : FR46ZZZ005002P173004786842
Numéro FIP : 730 68 10 0356707789 3 A
Numéro de rôle : 016 A
Date d'établissement : 28/07/2016
Date de mise en recouvrement : 31/07/2016
* Référence unique de mandat

Votre situation

MONTANT REMBOURSÉ 1 411,00 €

Détail du montant remboursé

Montant de votre impôt sur le revenu
et de vos prélèvements sociaux* 255,00 €

Versements sur 1er acompte 833,00 €
Versements sur 2ème acompte 833,00 €

* Le détail du montant de votre impôt sur le revenu et de vos prélèvements sociaux est précisé page 2
et suivantes de cet avis

Vous serez remboursé(e) prochainement par virement sur le compte bancaire indiqué ci-dessous.

VOUS N'AVEZ RIEN À ENVOYER.

Numéro de compte : FR76 3000 4020 5100 0005 0413 945
Titulaire : IBANEZ DANIEL JEAN
Établissement teneur du compte : BNPPARB ISSY CORENTIN

Nom de l'émetteur du virement : DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES

