

Paris, le 18 NOV. 2019

Le Premier Ministre

1709 / 19 / SG

à

**Monsieur le Premier président de la Cour
des comptes**

Objet : Référé sur la société Autoroutes et tunnel du Mont-blanc (ATMB) et la société française du tunnel routier de Fréjus (SFTRF).

Par courrier du 26 juillet 2019, vous m'avez communiqué les observations et recommandations effectuées par la Cour des comptes à l'issue de l'examen de la société Autoroutes et tunnel du Mont-Blanc (ATMB) et de la société française du tunnel routier de Fréjus (SFTRF).

S'agissant des observations formulées par la Cour, je souhaite apporter des précisions sur les points suivants.

1. Sur le dispositif de rétablissement des comptes de la SFTRF

La Cour estime que le dispositif mis en place pour financer via le Fonds pour le développement d'une politique interministérielle des transports dans le massif alpin (FDPITMA) les déficits d'exploitation de SFTRF « apparaît comme un montage de débudgétisation [...] au risque de contrevenir au principe d'universalité du budget » pour lequel, selon elle, « seule une loi de finances pourrait prévoir, dans le respect de la loi organique relative aux lois de finances, une exception à ce principe ».

Je ne saurais partager le constat de la Cour, tant sur les plans juridiques et financiers que sur le plan industriel.

Sur le plan juridique, si l'article 36 de la loi organique relative aux lois de finances prévoit bien que l'affectation de ressources de l'Etat à une autre personne morale nécessite une disposition en loi de finances, je relève qu'il a été procédé non pas à une affectation de ressources, mais à un transfert de titres entre l'Etat et un établissement public, en vue de constituer un groupe intégré autour de la holding FDPITMA, dans le respect des modalités prévues par les dispositions législatives et réglementaires.

Sur le plan financier, je souhaite souligner la grande amélioration de la viabilité financière de la SFTRF grâce au montage mis en place en 2012 et le transfert de la participation de l'Etat. La mise en place du mécanisme de péréquation permis par le FDPITMA évite les recapitalisations autrefois récurrentes de la SFTRF (2004 puis 2008), opérations complexes et consommatrices de ressources publiques, tout en donnant la possibilité à la société d'avoir un résultat net positif et d'effectuer un début de désendettement.

Sur le plan industriel, le transfert des participations de l'Etat des deux entreprises, en 2012, à l'établissement public FDPITMA répond à une logique de rapprochement et d'intégration entre ces deux sociétés concessionnaires complémentaires.

Au-delà des similitudes importantes entre SFTRF et ATMB (deux sociétés exploitant un tunnel et des autoroutes sur des itinéraires parallèles), les rétroactions nombreuses qu'exercent les sociétés l'une sur l'autre (par exemple des transferts de trafic en cas de fermeture de l'un des tunnels et des évolutions de tarifs liées) justifient leur regroupement sous une structure commune, dans la perspective à moyen terme d'aboutir à une gestion pleinement intégrée.

Je prends enfin note des critiques de la Cour quant au fonctionnement actuel de l'établissement FDPITMA et au manque de gouvernance de la structure sur ces deux filiales, tout en rappelant que la structuration mise en place en 2012 est peu consommatrice de deniers publics et peut être considérée comme une première étape vers l'objectif d'aboutir à une véritable « *holding financière et industrielle* ».

2. Sur la gouvernance du tunnel du Mont-Blanc

S'agissant de la recommandation n°1, j'accorde une attention particulière à ce sujet et suis favorable à négocier avec les autorités italiennes une réforme de la gouvernance de l'exploitant unique du tunnel du Mont-Blanc. Identifiée de longue date, cette question fait déjà l'objet de discussions régulières entre les autorités françaises et les autorités italiennes à haut-niveau, et dans le cadre des travaux de la Commission intergouvernementale (CIG) du tunnel du Mont-Blanc.

Pour autant, ainsi que le prévoit explicitement la Convention franco-italienne de Lucques du 24 novembre 2006 relative au tunnel binational du Mont-Blanc, le GEIE est mis en place par les seules sociétés concessionnaires. Il appartient donc à ces dernières de proposer les évolutions de la gouvernance de l'exploitant.

A ce titre, un groupe de travail composé notamment des sociétés françaises et italiennes ATMB et SITMB est chargé de réfléchir à l'évolution de l'organisation et de la gouvernance du GEIE-TMB.

Sous l'impulsion vigilante des concédants, une dynamique positive s'est amorcée courant 2018 et permet de noter une évolution favorable quant à la convergence de vue des deux sociétés concessionnaires sur le sujet. Lors de sa session du 26 juin 2019, la CIG a demandé qu'une proposition conjointe lui soit présentée à l'occasion de sa prochaine session fixée au 22 novembre 2019.

Les évolutions envisagées pourraient notamment prévoir :

- la nomination conjointe et solidaire (et non plus alternativement par chaque société) du directeur gérant du GEIE-TMB et de son adjoint à l'issue d'une sélection externalisée au niveau d'un cabinet de recrutement ;
- une durée de mandat de 36 mois (au lieu de 30) afin de favoriser la stabilité ;
- la redéfinition du périmètre des missions du GEIE-TMB sur le modèle existant pour le tunnel du Fréjus, le GEIE se concentrant sur les missions d'exploitation et de sécurité, les autres missions actuellement exercées par le GEIE-TMB (travaux, perception des péages ...) seraient alors exercées directement par les sociétés concessionnaires.

Ces orientations répondraient largement aux observations sur les améliorations attendues de la gouvernance du GEIE. Leur mise en œuvre, une fois présentée en CIG, demandera plusieurs étapes, formelles (adaptation éventuelle de la Convention de Lucques, modification des statuts du GEIE ...) mais aussi opérationnelles (définition des nouvelles interfaces entre responsabilités du GEIE et des sociétés, gestion des personnels concernés, etc.), sur une temporalité a minima de l'ordre de 12 à 18 mois.

S'agissant de la recommandation n°2, je n'ai pas d'objection à engager des discussions avec les autorités italiennes en vue de soumettre le GEIE-GEF et le GEIE-TMB à un contrôle public de leurs comptes et de leur gestion, et proposerai à la partie italienne que ce point soit mis à l'ordre du jour des prochaines réunions bilatérales dédiées aux tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc.

S'agissant de la recommandation n°3, il convient de distinguer les enjeux relatifs à la dalle de ceux relatifs à la voûte.

S'agissant de la dalle, la CIG, lors de sa réunion du 26 juin 2019, a pu prendre acte de la réalisation de premiers travaux en 2018, ainsi que la programmation des interventions complémentaires par le GEIE s'étalant de l'automne 2020 au printemps 2021.

Elle a également pu prendre note de la demande complémentaire du Comité de sécurité, concernant la réparation des parties endommagées de la dalle située à proximité des têtes française et italienne.

S'agissant de la voûte, la CIG du 26 juin 2019 a également pu noter que le programme d'auscultation et de travaux mené par le GEIE, destiné à inspecter l'état de l'ouvrage, a abouti à ne classer aucune zone comme « 3S » (classement identifiant les zones à traiter de manière urgente).

La CIG a par ailleurs demandé l'accélération de la réparation des autres zones altérées et tout particulièrement celles classées 3 et 3U pour atteindre un niveau d'entretien comparable à celui des années antérieures.

La question plus large, également évoquée en CIG, de la réfection complète de la voûte nécessite pour sa part une approche patrimoniale et de politique des transports, interrogeant l'autorité administrative responsable de l'ouvrage, en l'occurrence les deux états français et italien, sur leur stratégie de ce point de vue.

Afin d'éclairer sa position, le concédant français souhaite examiner la question de l'état des ouvrages dû par la société concessionnaire en fin de concession. Les termes de celle-ci font en effet référence à la notion de « bon état », terme dont la déclinaison opérationnelle, tout particulièrement afférente à un ouvrage ainsi spécifique que le tunnel du Mont-Blanc, reste à préciser.

Sur le plan organisationnel, l'étude de *Rocksoil Spa* sur l'état des structures du tunnel du Mont-Blanc, présentée à la session de novembre 2017, envisage par ailleurs plusieurs scénarii de réalisation de travaux ayant un impact dans des proportions très différenciées sur les circulations. Ces scénarii restent à préciser.

Ces différentes démarches, une fois abouties, permettront la définition d'un programme et une enveloppe financière de travaux, ainsi qu'une déclinaison pluriannuelle soumise à l'examen de la CIG dans les années à venir.


Edouard PHILIPPE
