

FDPITMA
Comptes consolidés au 31/12/2021
Rapport de gestion

Table des matières

1.	ACTIVITE ECONOMIQUE ET POLITIQUE COMMERCIAL DE L'EXERCICE 2021.....	3
1.1.	SFTRF.....	3
1.1.1	Trafics et tarifs.....	3
1.1.2	Impacts financiers.....	3
1.2	ATMB.....	3
1.2.1	Trafics et Tarifs.....	3
1.2.2	Impacts sociaux.....	4
1.2.3	Politique Commerciale.....	4
1.2.4	Produits Annexes.....	4
2	COMPTES DE L'EXERCICE 2021.....	5
2.1	SFTRF.....	5
2.1.1	Cadre général de l'arrêté des comptes de l'exercice 2021.....	5
2.1.2	Présentation des comptes de l'exercice 2021.....	6
2.1.3	Affectation du résultat.....	7
2.2	ATMB.....	9
2.2.1	Chiffre d'Affaires.....	9
2.2.2	Excédent Brut d'Exploitation (EBE).....	9
2.2.3	Résultat d'Exploitation.....	9
2.2.4	Résultat Financier.....	9
2.2.5	Résultat net.....	9
2.2.6	Bilan au 31 décembre 2021.....	10
2.2.7	Affectation du résultat de l'exercice.....	10
2.2.8	Dividendes distribués pendant les trois exercices précédents.....	10
2.2.9	Mention des dépenses non déductibles.....	11
	TABLEAU DES RESULTATS DES CINQ DERNIERS EXERCICES.....	12
3	FILIALES ET PARTICIPATIONS.....	13
3.1	SFTRF.....	13
3.1.1	SAS Autoroutes Trafic.....	13
3.1.2	SEMICROF.....	13
3.1.3	GEIE-GEF.....	14
3.1.4	AXXES.....	14
3.1.5	SOREA.....	15
3.1.6	Association momentanée LOMBARDI - SFTRF.....	15
3.2	ATMB.....	16
3.2.1	SGTMB.....	16
3.2.2	STEFF.....	16
4	REPARTITION DU CAPITAL SOCIAL.....	17
4.1	SFTRF.....	17
4.2	ATMB.....	17
5	GESTION DES RISQUES.....	18
5.1	SFTRF.....	18
5.1.1	Risques financiers.....	18
5.1.2	Risques généraux.....	19
5.1.3	Litiges.....	20
5.1.4	Informations Complémentaires.....	20
5.2	ATMB.....	20
5.2.1	Tunnel du Mont Blanc.....	20
5.2.2	Autoroute Blanche.....	21

1. ACTIVITE ECONOMIQUE ET POLITIQUE COMMERCIAL DE L'EXERCICE 2021

L'année 2021, encore marquée par la pandémie du Coronavirus Covid-19, n'a pas retrouvé le niveau de trafic de l'année 2019. Les gouvernements Français et Italien, ainsi que de nombreux pays d'Europe ont poursuivi les mesures de prévention pour faire face à la diffusion du virus, avec des conséquences directes sur les déplacements des personnes et le transport des marchandises. Les stations de ski sont restées fermées pendant les vacances d'hiver et de printemps et le télétravail a été imposé, jusqu'à 3 jours par semaine (4 recommandés) sur de longues périodes. Les impacts sur les deux sociétés SFTRF et ATMB en charge de l'exploitation des autoroutes et des tunnels sont développés dans la suite du document.

1.1. SFTRF

1.1.1 **Trafics et tarifs**

Par rapport à l'année 2020 très impactée par la crise sanitaire, les trafics PL ont augmenté de + 16,9% et les trafics VL de + 32,1% dans le tunnel du Fréjus.

À signaler que le tunnel du Fréjus, en raison de travaux au tunnel du Mont Blanc, a bénéficié en 2021 d'un report de l'ordre de 28 000 PL. En retraitant ces éléments, l'écart par rapport à 2020 ressort à + 92 300 PL, soit + 13,0%. La répartition des trafics PL entre les tunnels du Fréjus et du Mont Blanc a été de 57,4% en 2021, contre 55,7% en 2020.

L'augmentation des tarifs a été de + 0,63% au 1er janvier 2021 pour le tunnel du Fréjus et une évolution nulle pour l'A43, à compter du 1er février 2021.

1.1.2 **Impacts financiers**

Le chiffre d'affaires total est de 144,2 M€ en 2021, en hausse de + 14,7% par rapport à 2020. Cette hausse concerne le chiffre d'affaires péages pour un montant de + 19,6 M€.

Les revenus annexes ont été en baisse de - 1,1 M€, ceci résultant d'une baisse de facturation de mise à disposition de personnel à RTE. On peut aussi noter aussi une facturation de 5 784,0 K€ au titre des salariés détachés au GEIE GEF et de 163,8 K€ au titre du contrat AXXES.

1.2 ATMB

1.2.1 **Trafics et Tarifs**

Au Tunnel du Mont Blanc, le trafic enregistré a augmenté de 13.5% affichant un total de 1 475 996 passages, avec :

- Un trafic commercial en augmentation (+9,1%, + 51 209 véhicules), mais la part de marché du couloir transalpin 2021 PL (camions et autocars) est en diminution de 2.21 pts (44.83% vs 42.62%), en raison des nombreuses interruptions (62) de la circulation notamment pour la réhabilitation de la dalle de roulement.
- La reprise du trafic des véhicules légers (853 564 passages, +17.3%).

Une diminution importante (-14.6%) de l'autre composante du trafic touristique est celle des autobus.

Au 1er janvier 2021, l'ajustement tarifaire est de 0.63%. Les péages (ATMB et SITMB) s'élèvent à 142.0 M€, affichant une augmentation de +12.3% (+15,5 M€) vs 2020.

Sur l'Autoroute Blanche, le trafic moyen journalier augmente de 14.9% vs 2020 (VL +16%, PL +9%), mais est toujours inférieur de 10% vs 2019 (VL : -9.75%, PL : -3.45.9%).

La reprise constatée est inférieure à celle relevée au niveau national : +20.7% vs 2020 (VL+23%, PL +10%) et -5.6% vs 2019 (VL -6.9%, PL +1.7%).

La révision annuelle des tarifs est de 0,64 % au 1er février 2021 conformément au contrat de concession modifié par avenant n°8.

Pour les véhicules légers (classe 1), cette hausse se traduit par l'évolution de 0,10 € sur le tarif du péage de Cluses (barrière en pleine voie), Cluses-centre (entrée/sortie n°19), Scionzier (entrée/sortie n°18) et Bonneville-ouest (entrée/sortie n°16).

Les péages s'élèvent à 125.8 M€, soit +14.5% (15.9 M€) par rapport à 2020 et -5.1% (-6.7M€) par rapport à 2019.

Tunnel du Mont Blanc : Une augmentation de tarifs de +2.87% (moyenne des inflations française et italienne au 30 septembre 2021 de +1,92% + augmentation extraordinaire approuvée par la CIG de 0.95%) a été appliquée à compter du 1er janvier 2022.

L'Autoroute Blanche : La révision annuelle est de 2,39 % au 1er février 2022 conformément aux modalités de calcul définies dans le contrat de concession. Certains tarifs évoluent de l'ordre de 0,10 € pour les véhicules légers, motos, poids lourds et autobus.

1.2.2 **Impacts sociaux**

Pour faire face à la baisse d'activité, ATMB a mis en place des actions afin de limiter le recours à l'activité partielle :

- Maintien de l'activité autant que possible, en recourant massivement au télétravail, conformément aux directives gouvernementales ;
- Déclaration en activité partielle (1 370 heures vs 4 350 heures en 2020) soit 0,23 % vs 0,9 % des heures travaillées.

1.2.3 **Politique Commerciale**

L'activité commerciale est relancée avec des ventes en hausses de 23% par rapport à 2020 : 10 893 badges ont été commercialisés (-16% vs 2019). Au 31/12/2021, on compte 142 180 abonnés pour 164 447 badges en circulation. 33% des badges actifs sont adossés à des abonnements télépéage locaux à remise. Près de 70% des ventes ont été réalisées via le site internet atmb.com.

Le parc de badges liber-t Mobilitis (formule télépéage réservée aux véhicules 100% électriques et offrant 80% de réduction sur l'Autoroute Blanche) a augmenté de 65% en 2021 vs 2020. Depuis 2019, nous comptons 1 078 ventes sur cette offre.

1.2.4 **Produits Annexes**

Les produits annexes s'élèvent à 6.1 M€.

Ils représentent 3 % du chiffre d'affaires et sont constitués également de location de fibres optiques, redevances d'exploitations commerciales, prestations pour convois exceptionnels, prestations de télésurveillance, location de locaux, prestation de supervision du tunnel des Montets...

2 COMPTES DE L'EXERCICE 2021

2.1 SFTRF

2.1.1 Cadre général de l'arrêté des comptes de l'exercice 2021

La société n'a procédé à aucun changement de méthodes comptables pour l'arrêté des comptes 2021.

2.1.1.1 Estimation de la dépréciation à la clôture de l'exercice 2021

Cette estimation a été réalisée à partir de 2 paramètres distincts :

a) Estimation de la provision pour dépréciation

Les hypothèses retenues sont les suivantes :

- Pour ce qui concerne les trafics : Le trafic PL au tunnel du Fréjus 2021 a évolué de + 16,9 % par rapport à 2020, pour s'établir à un total de 830 700 véhicules.

Compte tenu de l'évolution du contexte, le trafic PL 2022 retenu est de 795 000 PL en circulation dans le tunnel de Fréjus, en conformité avec celui retenu pour l'adoption du budget. Dans un contexte incertain, ce niveau de trafic est supposé stable dans les années à venir, hors effets du report modal.

- Pour ce qui est de la mise en service du tunnel de base du projet Lyon Turin (Suse –St Jean de Maurienne) : en l'absence d'élément déterminant en sens contraire, la date retenue pour la mise en service est estimée pour 2032. L'effet négatif annuel (effet cumulatif) est de 60 000 PL sur les exercices 2032 à 2034.
- S'agissant de la mise au gabarit de l'Autoroute Ferroviaire Alpine : il est retenu un effet global de 20 000 PL en moins en circulation dans le tunnel routier, qui est réparti également sur les exercices 2023 et 2024, suite aux efforts annoncés par les autorités en faveur du report modal à court terme.
- Pour ce qui est de l'évolution de l'inflation : Les taux d'inflation annuels retenus correspondent aux prévisions communiquées par la Caisse des Dépôts (base Bloomberg). Conformément au contrat d'entreprise, l'évolution du chiffre d'affaires de l'A43 n'a été réévaluée qu'à concurrence de $0,70 \times$ Inflation à compter de 2025.
- Pour ce qui est relatif aux investissements : Le montant annuel des ICAS de l'A43 porté à 2 000 K€ en 2019 a été maintenu.
- Pour ce qui est des charges de fonctionnement :
 - Il a été tenu compte de l'indexation de la taxe d'aménagement du territoire, à hauteur de 0,70 l.
 - La valeur de la compensation des charges avec SITAF a été maintenue à 900 K€/an (valeur 2022), eu lieu de 700 K€, pour tenir compte des évolutions aléatoires de ce poste.
- En ce qui concerne le taux d'actualisation : Compte tenu de la situation des marchés et de la complexité de détermination du WACC, une mission d'étude et de mise en place de méthode de calcul de ce taux a été confiée à un cabinet spécialisé.

Ces études ont conduit à retenir un taux de 7,18 %.

Les paramètres retenus conduisant à ce taux sont les suivants :

○ Coût de la dette	3,32 %
○ Taux sans risque	0,10 %
○ Beta endetté	0,96
○ Prime de risque	7,70 %
○ Prime de taille	2,90 %

En l'absence de toute subvention (voir b), la provision pour dépréciation d'actif s'établirait à 438 M€ vs 480 M€ en 2020.

b) **Mise en place d'une procédure pérenne de recapitalisation**

Compte tenu des problèmes récurrents de la société à maintenir un niveau de capitaux propres positifs, l'actionnaire majoritaire, l'APE, a décidé de mettre en place, sur l'exercice 2012, un dispositif assurant une recapitalisation pérenne de la société. L'État ayant transféré au Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA) ses titres dans les sociétés SFTRF et ATMB (décret n°2012-692 du 7 mai 2012), une convention a été signée le 20 juin 2012 entre les deux sociétés et le FDPITMA permettant que les dividendes perçus de la société ATMB puissent être reversés par le FDPITMA à la SFTRF, sous la forme d'une subvention annuelle et sur la durée restante de la concession.

La provision inscrite dans les comptes 2020 était de 250 M€ en raison du versement par le FDPITMA d'une subvention de 21,0 M€ par an. La provision pour dépréciation à fin 2021 est de 250 M€, montant similaire à celui de 2019, se fondant sur une subvention d'équilibre de 20,5 M€, inférieure de 0,5 M€ à ce qui a été prévu au budget.

Le montant de la subvention d'équilibre, à provision pour dépréciation de 250 M€ inchangée, est donc fixé à 20,5 M€ pour 2022.

2.1.2 **Présentation des comptes de l'exercice 2021**

2.1.2.1 **Principales données financières**

Le résultat de l'exercice 2021 se compare comme suit aux résultats 2020 :

Millions d'euros

	2021	2020
Résultat du tunnel du Fréjus	53,6	41,0
Résultat de l'autoroute de la Maurienne	(15,0)	(16,1)
Résultat net de la société	38,6	24,9

Le résultat global est en hausse celui-ci est proposé d'être affecté en totalité au compte de report à nouveau. Le solde du report à nouveau passerait ainsi de 116,19 millions d'euros à 154,81 millions d'euros.

Les principales variations observées sur l'évolution du résultat de la concession du tunnel sont les suivantes :

- Augmentation du chiffre d'affaires de 15,3 M€,
- Augmentation des charges de personnel de 1,2 M€ (*),
- Augmentation de l'impôt sur les sociétés de 2,2 M€.

Les principales variations observées sur l'évolution du résultat de la concession de l'A43 sont les suivantes :

- Augmentation du chiffre d'affaires de 4,0 M€,
- Baisse du résultat financier de 0,9 M€.

(*) Ces écarts s'expliquent par l'évolution de la RMPP et par l'intéressement qui passe d'un montant total de 33 K€ en 2020 à de 370 K€ sur 2021.

Les conséquences sur les indicateurs comptables de performance de la société sont présentées ci-après :

Millions d'euros	2021	2020
Excédent brut d'exploitation	99,6	82,4
Résultat d'exploitation	50,1	32,8
Capacité d'autofinancement	87,0	72,5

L'ensemble de ces indicateurs se sont réappréciés. Ceci est directement lié à la reprise de l'activité.

En conclusion, les trafics ont connu une bonne reprise par rapport à 2020, en particulier au niveau des poids-lourds.

Le chiffre d'affaires a augmenté de 14,7%, soit un montant de 18,5 M€. Les charges ont été globalement bien maîtrisées. Ceci a permis de dégager un résultat de 38,6 M€, soit supérieur à celui de 2019.

Les éléments les plus significatifs sont les suivants :

- L'excédent brut d'exploitation augmente de 17,2 M€ ;
- Les impôts et taxes diminuent de 0,4 M€, suite à la baisse de la contribution économique territoriale,
- les charges de personnel augmentent de 1,3 M€, en particulier sous l'effet de l'intéressement,
- les dotations aux amortissements sont stables,
- le résultat financier est en baisse, sous l'effet de la provision pour dépréciation des titres Axxès,
- L'impôt sur les sociétés augmente de 2,2 M€.

2.1.3 Affectation du résultat

Compte tenu de ce qui précède, l'activité de la société au cours de l'exercice écoulé a conduit à réaliser un bénéfice de 38,61 millions d'euros qui est affecté en totalité au compte de report à nouveau. Le solde du report à nouveau passe ainsi de 116,19 M€ à 154,81 M€. Il n'a été distribué aucun dividende au cours des trois derniers exercices.

RESULTATS DE LA SOCIETE AU COURS DES CINQ DERNIERS EXERCICES SOCIAUX

Nature des indications	2017	2018	2019	2020	2021
1. Capital en fin d'exercice					
. Capital social	5 938 606	5 938 606	5 938 606	5 938 606	5 938 606
. Nombre d'actions ordinaires existantes	59 386 060	59 386 060	59 386 060	59 386 060	59 386 060
2. Opérations et résultats de l'exercice					
. Chiffre d'affaires corrigé de la quote-part revenant à la Société italienne	132 115 175	139 551 536	142 447 518	123 732 744	136 528 691
. Chiffre d'affaires côté France (1)	126 934 560	133 627 512	139 498 056	121 103 022	135 326 296
. Résultat avant impôt, dotations aux amortissements et provisions et transferts de charges	82 876 985	86 081 055	90 670 433	78 331 376	95 725 663
. Impôt sur les bénéfices	5 530 813	6 121 833	6 570 955	4 212 758	6 390 327
. Résultat après impôt, dotations aux amortissements et provisions	26 584 428	31 442 199	35 221 668	24 934 207	38 611 397
3. Personnel					
. Effectif moyen des salariés pendant l'exercice	295	295	290,5	292,5	291,5
. Montant de la masse salariale de l'exercice	11 334 140	11 874 798	12 773 659	11 865 551	12 181 408
. Montant des sommes versées au titre des avantages sociaux (Sécurité Sociale, œuvres sociales, etc.)	5 979 945	7 172 416	5 851 297	5 325 951	5 652 289

(1) Avant compensation avec le partenaire italien

2.2 ATMB

Les comptes annuels au 31 décembre 2021 ont été établis en application des dispositions résultant du plan comptable général.

Aucun changement de méthode n'est intervenu au cours de l'exercice.

2.2.1 **Chiffre d'Affaires**

Le chiffre d'affaires atteint 203 M€. Il augmente de 24 M€ (+13%) par rapport à 2020.

Les recettes péages de l'Autoroute Blanche s'élèvent à 126 M€ (VL : 88.6 M€, PL : 37.2 M€), en augmentation de 16 M€ (+14.6%) vs 2020. Pour les VL : +13 M€ (+17%) vs 2020, et pour les PL : + 3 M€ (+8.6%) vs 2020.

Les péages du Tunnel du Mont Blanc atteignent 71 M€, en augmentation de 7.8 M€ (+12%) vs 2020. Pour les VL +2.4 M€ (+33%) vs 2020, et pour les PL + 5.3 M€ (+9.6%) vs 2020.

2.2.2 **Excédent Brut d'Exploitation (EBE)**

L'EBE s'élève à 123.8 M€ ; il augmente de 20.2 M€. Le taux d'EBE représente 61% du chiffre d'affaires et gagne 3,1 points.

Les charges d'exploitation (109.2 M€) sont en augmentation de 4.5% (+ 4.7 M€).

Les charges comprennent 5.2 M€ de dépenses de gros entretien, consentis notamment pour la réparation et le renforcement du passage supérieur 45 de Bonneville ainsi que 4 ponts sur la descente des Egratz (en phase avec encorbellement), le renforcement du pont du Dard (RN205), la réparation de la colonne d'eau au Tunnel du Vuache, l'entretien de bâtiments, la reprise du terre-plein central de Cluses, les études pour la reprise des accès au local technique du Vuache, les travaux de remplacement des dispositifs de retenue de la descente des Egratz, le GEIE (rénovation passerelles plateforme sud), le programme annuel d'inspection et d'entretien des ouvrages hydrauliques et d'art courants...

2.2.3 **Résultat d'Exploitation**

Les dotations aux amortissements (29.3 M€) sont supérieures de 1.1 M€.

Le résultat d'exploitation s'établit à 93.6 M€. Il est supérieur de 26 % (- 19.1 M€).

2.2.4 **Résultat Financier**

Le résultat financier s'établit à 288 K€.

Le taux moyen de la dette est allégé, s'élevant à 1.04 % (1.14 % en 2020) ; le taux annuel moyen de la rémunération des placements est de 0.80 % (0.73 % en 2020).

2.2.5 **Résultat net**

Le résultat exceptionnel s'établit à 0.34M€ vs 1.6 M€ en 2020.

Le résultat avant impôts s'élève à 94.2 M€ ; il s'améliore de 17.9 M€ dont +19.1 M€ de résultat d'exploitation et +0.064 M€ de résultat financier et -1.3 M€ de résultat exceptionnel.

Le résultat net de l'exercice ressort à 66.2 M€ contre 52.6 M€ en augmentation de + 13.6 M€

vs 2020 mais toujours en diminution de -1.6 M€ (-2.4%) vs 2019, après constatation de la participation des salariés de 2.2 M€, supérieure de +0.4 M€ vs 2020 et -0.1 € vs 2019 et de l'impôt sur les sociétés (25.7 M€).

2.2.6 Bilan au 31 décembre 2021

L'actif immobilisé s'établit à 438 M€ ; il est en hausse de 5 % (+20.92 M€).

Les acquisitions de l'exercice s'élèvent à 51 M€ dont 38.98 M€ pour l'Autoroute Blanche et 12.06 M€ pour le Tunnel du Mont Blanc. Elles correspondent principalement à la réfection de chaussées (8.7 M€), à la réhabilitation de la dalle du TMB (7.4 M€), à la protection des eaux Jumel (5.2 M€), à la reconstitution des encorbellements de la descente des Egratz (4 M€), à l'extension et aux aménagements des aires de Bonneville et Valleiry (2.4 M€), au réaménagement du bâtiment de Nangy (1.8 M€), aux dispositifs de retenue (1.3 M€), au remplacement du Réseau Incendie Sécurité TMB (1.3 M€), à la refonte globale du système de contrôle d'accès (1,2 M€), au nouveau SAE (1.2 M€), au génie civil de l'aire de Passy (1.2 M€) et à divers autres travaux : génie civil et fibre optique (0,8 M€), refonte du site Web (0.7 M€) et au renouvellement de PMV/PIA (0,6 M€).

Les créances s'élèvent à 51.3 M€ contre 55.2 M€ au 31 décembre 2020. Elles sont essentiellement constituées des clients (13.1 M€), du GEIE-TMB (20.1 M€), de l'État et autres organismes publics (5.5 M€).

Les valeurs de placement et disponibilités atteignent 130.8 M€, dont 46.2 M€ de placements sur des comptes à terme progressifs et 84.6 M€ sur compte courant rémunéré.

La dette financière s'élève à 43.4 M€, contre 44.5 M€ en 2020, après remboursement d'un emprunt souscrit en 2002 pour un montant de 1 M€.

La situation nette au 31 décembre 2021 ressort à 521 M€, contre 485 M€ en 2020, après constatation du résultat de l'exercice 2021 (66.2 M€), de la distribution de dividendes sur décision de l'assemblée générale des actionnaires du 20 mai 2021 (29.4 M€) et des mouvements sur subventions d'investissements (-0.7 M€).

2.2.7 Affectation du résultat de l'exercice

L'affectation du résultat a été le suivant :

- Versement d'un dividende de 700 560 € aux actions de catégorie B, soit 0.96 € par action, en application des statuts,
 - Et compte tenu du résultat de l'exercice, versement d'un surplus de dividende de 28,72 M€ :
 - Dont 24 108 709.10 € à tous les actionnaires sous forme d'un second dividende de 17.30 € par action,
 - Dont 4 609 732.31 € à répartir entre les collectivités ayant versé des subventions pour la construction du Tunnel,
 - Affectation en réserve d'un montant de 36 823 726.38 €.
- Le report à nouveau est de 0 € après affectation du résultat.

2.2.8 Dividendes distribués pendant les trois exercices précédents

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2018, la Société a distribué au titre du premier dividende 700 560 € aux actions de catégorie B, soit 0.96 € par action, et un surplus de

dividende de 26 610 209.01 €, dont un second dividende de 22 338 879.01 € à toutes les actions, soit 16.03€ par action, et 4 271 330 € répartis entre les collectivités ayant versé des subventions pour la construction du Tunnel.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2019, la Société a distribué au titre du premier dividende 700 560 € aux actions de catégorie B, soit 0.96 € par action, et un surplus de dividende de 28 718 441.41 € dont un second dividende de 24 108 709.10 € à toutes les actions, soit 17.30€ par action, et 4 609 732.31 € répartis entre les collectivités ayant versé des subventions pour la construction du Tunnel.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, la Société a distribué au titre du premier dividende 700 560 € aux actions de catégorie B, soit 0.96 € par action, et un surplus de dividende de 28 718 441.41 € dont un second dividende de 24 108 709.10 € à toutes les actions, soit 17.30€ par action, et 4 609 732.31 € répartis entre les collectivités ayant versé des subventions pour la construction du Tunnel.

2.2.9 *Mention des dépenses non déductibles*

Conformément aux dispositions des articles 223 quater et 223 quinquies du Code général des impôts, les comptes de l'exercice écoulé prennent en charge une somme de 32 K€ correspondant à des dépenses non déductibles fiscalement.

Par conséquent l'impôt supporté en raison desdites dépenses et charges s'élève à 9 K€.

TABLEAU DES RESULTATS DES CINQ DERNIERS EXERCICES

(en €)

NATURE des INDICATIONS	2017	2018	2019	2020	2021
I- CAPITAL en FIN d'EXERCICE					
a) Capital social	22 297 072	22 297 072	22 297 072	22 297 072	22 297 072
b) Nombre d'actions ordinaires existantes	1 393 567	1 393 567	1 393 567	1 393 567	1 393 567
c) Nombre d'actions à dividende prioritaire (sans droits de vote) existantes					
d) Nombre maximal d'actions futures à créer :					
d1. par conversion d'obligations					
d2. par exercice de droits de souscription					
II- OPÉRATIONS et RÉSULTAT de l'EXERCICE					
a) Chiffre d'affaires					
- Chiffre d'affaires	200 978 978	209 651 928	212 579 521	179 041 774	202 913 917
- Recettes de péage (tunnel du mont Blanc % + autoroute Blanche)	198 788 595	202 427 256	207 144 586	173 116 716	196 819 283
b) Résultat avant impôts & charges calculées ⁽¹⁾ (amortissements et provisions)	123 014 116	126 998 954	131 999 824	105 865 774	124 090 676
c) Impôts sur les bénéfices	30 399 374	33 540 431	32 947 597	21 858 755	25 727 172
d) Participation des salariés due au titre de l'exercice	2 099 804	2 131 307	2 334 895	1 830 665	2 232 694
e) Résultat après impôts & charges calculées (amortissements et provisions)	62 338 846	63 523 953	67 890 201	52 582 667	66 242 728
f) Résultat distribué	27 991 379	27 991 379	29 419 001	29 419 001	29 419 001
III- RÉSULTAT par ACTION					
a) Résultat après impôts mais avant charges calculées (amortissements et provisions)	66,46	66,20	71,08	60,28	70,58
b) Résultat après impôts & charges calculées (amortissements et provisions)	44,73	45,58	48,72	37,73	47,53
c) Dividende attribué à chaque action (hors dividende spécifiquement attribué aux collectivités ayant versé des subventions à la constitution de la société pour la construction du tunnel et hors dividende statutaire) ⁽¹⁾	16,44	16,03	17,30	17,30	17,30
IV- PERSONNEL (Hors GEIE à compter de 2019)					
a) Effectif moyen des salariés employés pendant l'exercice	451	445	340	333	330
b) Montant de la masse salariale de l'exercice (y compris intéressement)	20 738 541	20 750 241	15 759 145	14 905 484	16 036 373
c) Montant des sommes versées aux salariés au titre des avantages sociaux de l'exercice (sécurité sociale, oeuvres sociales, etc.)	10 311 265	10 343 183	9 492 246	7 793 787	8 612 803

En 2017, les dividendes se sont élevés à 27 991 379 € dont 700 560 € de dividende statutaire (0,96 € par action de catégorie B).

En 2018, les dividendes se sont élevés à 27 310 769 € dont 700 560 € de dividende statutaire (0,96 € par action de catégorie B).

En 2019, les dividendes se sont élevés à 29 419 000 € dont 700 560 € de dividende statutaire (0,96 € par action de catégorie B).

En 2020, les dividendes se sont élevés à 29 419 001 € dont 700 560 € de dividende statutaire (0,96 € par action de catégorie B).

En 2021, il est proposé une distribution de dividende de 29 419 001 € dont 700 560 € de dividende statutaire (0,96 € par action de catégorie B).

En conformité avec les règles comptables, les salaires (5 892 K€) et les charges sociales (2 739 K€) refacturées par le GEIE ont été intégrées au poste « Autres achats et charges externes » pour un effectif moyen de 111 ETP.

3 FILIALES ET PARTICIPATIONS

3.1 SFTRF

3.1.1 SAS Autoroutes Trafic

La SFTRF est entrée le 30 juin 2004 dans la SAS *Autoroutes-Trafic*, rejoignant ainsi les autres sociétés d'autoroutes. La SFTRF possède actuellement 0,86 % du capital de cette société à hauteur de 3 000 euros. L'activité de la *SNC Autoroutes Trafic* consiste à traiter et intégrer, dans une base de données, à partir de laquelle peuvent être produits différents services, les données de trafic collectées auprès de différentes sources, notamment les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

La *SAS Autoroutes Trafic* commercialise des données de trafic concernant un réseau d'autoroutes de plus de 7 500 kilomètres en France et en Europe. Elle propose une offre commerciale homogène sous forme d'information trafic de qualité adaptée à tous les médias modernes : télévision (service 'clés en main' directement utilisable à l'antenne par FRANCE 2), internet (webtr@fic), wap, l-mode, etc...

3.1.2 SEMICROF

La SFTRF, dans un premier temps, a conservé sa participation de 36 % du capital dans la SEMICROF (Société d'Économie Mixte du Centre Routier du Freney Mont Cenis Fréjus). Il est rappelé que la SEMICROF est une société d'économie mixte qui a pour objet l'exploitation de l'autoport du Fréjus. La valeur brute comptable des titres détenus s'élève à 153,7 K€. Aucun prêt ou avance ou aval n'a été donné par la SFTRF en 2016.

La SFTRF a souhaité porter sa participation au-delà de 50 %. Le conseil d'administration du 1^{er} octobre 2015 a autorisé l'achat de la participation détenue par la Banque de Savoie. L'achat des 500 titres a été effectué pour un montant de 102,6 K€. La participation de la SFTRF a été portée de 36,00 % à 44,93 %.

Le conseil d'administration du 17 décembre 2015 a autorisé le rachat de titres complémentaires permettant de dépasser le seuil de 50 %. Sur 2016, 302 titres ont été rachetés à plusieurs petits porteurs pour un montant de 61,9 K€.

À fin décembre 2021, la valeur brute comptable des titres détenus s'élève à 318,2 K€, pour une participation au capital de 50,32 %.

Les capitaux propres de cette société au 31 décembre 2021 (en milliers d'euros) :

Capital	448
Réserves	1 153
Bénéfice (perte) de l'exercice 2020	28
Subvention d'investissement	78
Total	1 707

La présidence et la direction de la société sont assurées, depuis le 24 février 2021, par M. Georges BOROT, directeur de la Sécurité, de la Sûreté et de l'Audit de la SFTRF.

Un dividende d'un montant de 19,7 K€ a été perçu sur l'exercice 2021.

3.1.3 **GEIE-GEF**

Le groupement d'intérêt économique européen "GEF", Groupement d'exploitation du Fréjus, a été constitué le 1^{er} mai 2007 par les deux sociétés concessionnaires de la construction et de l'exploitation du tunnel routier du Fréjus.

Les résultats de cette structure sont neutres, le principe étant la refacturation mensuelle systématique de l'ensemble des charges aux deux sociétés SITAF et SFTRF, celles-ci étant, pour leur part, chargées de la mise à disposition de personnels au GEIE GEF.

Dans le cas où un résultat apparaîtrait, il affecterait à parts égales les résultats de la SITAF et de la SFTRF, par une prise en charge comptabilisée en compte courant.

3.1.4 **AXXES**

La SAS AXXES a été créée le 31 mai 2005. Le capital social initial est de 5 M€. La société a pour objet de commercialiser et diffuser des abonnements et produits poids lourds, de gérer les moyens de paiement et les flux financiers pour le compte des sociétés actionnaires.

Par une assemblée générale mixte du 15 décembre 2006, il a été décidé d'une augmentation de capital en numéraire d'un montant de 2,5 M€. Le capital a donc été porté à un montant de 7,5 M€.

L'assemblée générale du 7 juillet 2015 a décidé d'une augmentation de capital d'un montant de 9 M€, par prélèvement sur les comptes courants d'associés. L'opération a été réalisée à hauteur de 7,433 M€ et la SFTRF a souscrit à cette augmentation de capital à hauteur de 432 000 €. À la suite de cette opération, il a été procédé à l'annulation des 75 000 actions initiales par imputation sur le compte report à nouveau.

L'assemblée générale du 18 mai 2016 a décidé d'une nouvelle augmentation de capital d'un montant de 8,533 M€, par prélèvement sur les comptes courants. À la suite de cette opération, il a été procédé à l'annulation des 74 330 actions existantes par imputation sur le compte report à nouveau.

L'assemblée générale du 30 janvier 2017 a décidé d'une nouvelle augmentation de capital d'un montant de 25 M€ en numéraire. À la suite de cette opération, le capital social a été porté d'un montant de 8,533 M€ à 33,533 M€.

La participation de SFTRF est maintenue à 5.8 %.

Le nouveau capital est réparti comme suit (nominal de 0,01 €) :

ASF	1 205 888 727 actions	36,0%
ESCOTA	235 493 421 actions	7,0%
APRR	925 732 759 actions	27,6%
AREA	215 192 264 actions	6,4%
SFTRF	194 891 107 actions	5,8%
ATMB	73 084 165 actions	2,2%
CREDIT MUTUEL	503 017 557 actions	15,0%
TOTAL	3 353 300 000 actions	100,0%

La société a pour objet de :

- commercialiser et diffuser des abonnements et produits poids lourds,
- gérer les moyens de paiement et les flux financiers pour le compte des sociétés

actionnaires.

Les résultats définitifs 2021 font apparaître une perte de 1 609 K€, et compte tenu des perspectives financières, il a été décidé de déprécier les titres immobilisés de cette société à hauteur de 900 K€. Cette méthode a été utilisée conformément aux exercices précédents et son appréciation est basée sur le montant des capitaux propres. Cette dépréciation permet donc d'ajuster la valeur des titres à la situation nette d'AXXES au 31 décembre 2021.

Les capitaux propres de cette société au 31 décembre 2021 sont les suivants (en milliers d'euros) :

Capital	33 533
Report à nouveau	(26)
Résultat de l'exercice 2021	<u>(1 609)</u>
Total	<u>33 533</u>

3.1.5 **SOREA**

La société SOREA (SOciété des REgies de l'Arc) est une SAEM créée par des communes de Maurienne et dont les objets sont la distribution d'électricité, la conception et l'exploitation de réseaux câblés et de fibres optiques.

Cette structure présente de nombreux intérêts pour la SFTRF (location de réseaux de fibres optiques, conditions particulières sur l'achat d'électricité, perspectives de distribution de dividendes, ...).

La participation a été souscrite en 2008 pour un montant de 50 000 €, ce qui correspondait à 0,625 % du capital.

3.1.6 **Association momentanée LOMBARDI - SFTRF**

La SFTRF s'est associée à Lombardi depuis 2015 pour gagner l'appel d'offres de Bruxelles Mobilité (l'administration belge en charge des équipements, des infrastructures et des déplacements) relatif à l'exploitation du centre de gestion de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, Mobiris. Il s'agit en particulier de la mise à disposition du personnel et de ses compétences pour l'exploitation opérationnelle du centre de gestion du trafic de 26 tunnels (dont 7 de plus de 500m) de 320 km de réseau routier urbain et de 11 km de réseau autoroutier de la région de Bruxelles-Capitale. L'activité principale du personnel est la surveillance du trafic, l'information sur les conditions de circulation (vers le grand public, les services de secours et les services de police), le contrôle des installations techniques et l'appel à la maintenance pour les tunnels et des principaux carrefours.

À ce jour, l'équipe du personnel en poste à Bruxelles est composée d'une structure d'encadrement de 7 personnes (une chef de projet et son adjoint, une responsable RH et 4 cadres), 5 superviseurs et 14 opérateurs technique et/ou trafic (équivalent de nos régulateurs et opérateurs), soit 26 personnes. Cette association se poursuit puisqu'elle a remporté le nouvel appel d'offres qui prend effet au 16 février 2021 pour une durée d'un an renouvelable trois fois.

3.2 ATMB

La Société détient au 31 décembre 2021 :

3.2.1 *SGTMB*

La société de gestion du Tunnel du Mont Blanc (SGTMB), société à responsabilité limitée au capital de 16 500 €, détenue à 99,97 % par ATMB, est une société de prestation de personnel à l'usage d'ATMB ; elle met son personnel à disposition du GEIE du Tunnel du Mont Blanc.

Son chiffre d'affaires atteint 9 566 K€ en 2021 avec un résultat de 9 K€ portant ses capitaux propres à 925 K€ au 31 décembre 2021.

Le GEIE du Tunnel du Mont Blanc (GEIE-TMB), exploitant l'ouvrage en son nom et pour le compte des sociétés concessionnaires, a pour membres, à parité, les sociétés française et italienne concessionnaires du Tunnel.

3.2.2 *STEFF*

La société du Téléphérique Funiflaine (STEFF), société par actions simplifiée au capital de 50 000 € créée en 2021, détenue à 25% par ATMB, dont l'activité est la réalisation de toutes opérations techniques/industrielles, financières, juridiques ou commerciales concernant la conception, construction, financement, exploitation, entretien et maintenance de la liaison en transport par câble FUNIFLAINE entre la vallée de l'Arve et la station de Flaine, et les aménagements connexes, dénommée FUNIFLAINE.

4 REPARTITION DU CAPITAL SOCIAL

4.1 SFTRF

- Une reconstitution des capitaux propres a été réalisée en date du 22 mai 2008 de la manière suivante :
 - - Augmentation de capital d'un montant de 446 600 K€, par la création de 58 000 000 nouvelles actions au nominal de 7,70 euros. Cette augmentation de capital en numéraire a été libérée en totalité, le solde de 165 M€ ayant été versé sur l'exercice 2011.
- Réduction de la valeur nominale des actions de 7,70 euros à 0,10 euros, ce qui correspond à une réduction de capital de 451 334 K€. Cette réduction a permis de passer le montant du report à nouveau débiteur de (476 032 K€) à (24 698 K€).
- Le capital social est désormais formé de 59 386 060 actions de 0,10 euros de nominal au 31 décembre 2008, pour un montant total de 5 938 606 euros, contre 1 386 060 actions de 7,70 euros de nominal au 31 décembre 2007.
 - Les actionnaires sont répartis en trois catégories. La première, l'État français, qui possède 99,94% des actions par l'intermédiaire du Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA). La seconde, qui détient 0,05% des actions, est formée de collectivités locales : départements et communes. La troisième, représentant 0,01% des actions, comprend des personnes morales diverses implantées localement, telles que des chambres de commerce et d'industrie, des banques, des entreprises industrielles et quelques particuliers.

4.2 ATMB

Actionnariat au 31 décembre 2020	Nombre d'actions	% Capital
État français		67.30%
FDPITMA	937 832	67.30%
Agence des participations de l'État	1	
Département de la Haute Savoie et de l'Ain		18.62%
Département de l'Ain	30 000	2.15%
Département de la Haute-Savoie	229 454	16.46%
Canton et Ville de Genève		5.41%
Canton de Genève	21 484	1.54%
Ville de Genève	53 996	3.87%
Compagnies d'assurance françaises	66 337	4.76%
Établissements financiers français et suisses		2.39%
Établissements financiers français	22 393	1.61%
Établissements financiers suisses	10 860	0.78%
Divers		1.38%
Diverses personnes morales	6 427	0.46%
Diverses personnes physiques	12 824	0.89%
Personnel ATMB+ SGTMB (à titre individuel)	1 959	0.14%
TOTAL	1 393 567	100,00%

5 GESTION DES RISQUES

5.1 SFTRF

5.1.1 Risques financiers

La SFTRF opère exclusivement dans les pays de la zone euro et principalement en France. Elle ne supporte donc pas de risque de change sur les transactions qu'elle effectue. Le financement externe de la SFTRF est libellé exclusivement en euros. La société ne supporte donc pas de risque de change du fait de ses dettes.

La dette financière de la SFTRF est à taux fixe, de sorte que le risque encouru sur ses charges financières du fait d'une hausse des taux est nul.

Emprunts et dettes financières en k€ :

	2021	2020
Emprunts auprès de la C.N.A.	968 264	968 264
Emprunts C.N.A. – B.E.I.	81 944	89 444
Intérêts courus non échus	15 698	15 700
Dépôts reçus et divers	401	396
Banques créditrices et intérêts courus	-	-
	1 066 307	1 073 805

a. Emprunts CNA

Les emprunts auprès de la Caisse Nationale des Autoroutes (CNA), établissement public à caractère administratif, ont été souscrits par la SFTRF dans le cadre d'une convention conclue avec la CNA. Cette convention prévoit la mise à la disposition des fonds levés par la CNA, soit dans le cadre de son programme d'émission obligataire, soit auprès de la BEI. Les prêts consentis par la CNA à la SFTRF sont assortis des mêmes conditions et des mêmes échéances que les emprunts souscrits par la CNA pour les financer.

Les emprunts obligataires auprès de la CNA s'analysent comme suit au 31 décembre 2021 :

Date de souscription	Taux d'intérêt annuel fixe	Montant du principal	Année d'échéance
Juillet 2005	3,750 %	336 264	2025
Octobre 2011	3,750 %	25 000	2025
Avril 2012	3,750 %	90 000	2025
Mars 2013	3,750 %	147 000	2025
Mai 2014	3,750 %	45 000	2025
Avril 2015	3,750 %	85 000	2025
Avril 2015	1,125 %	140 000	2030
Novembre 2015	3,750 %	100 000	2025
		968 264	

b. Emprunts CNA-BEI

Les emprunts auprès de la CNA-BEI en k€, à taux révisables, s'analysent comme suit au 31 décembre 2021.

Date de souscription	Prochaine année de renégociation du taux	Taux d'intérêt annuel actuel	Montant du principal	Année d'échéance
Mai 2013	-	0 %	7 777	2025
Juin 2014	-	0,557 %	12 500	2026
Aout 2015	2024	0 %	45 000	2027
Mai 2016	-	0 %	13 542	2028
Février 2017	-	0 %	3 125	2029
			81 944	

Les emprunts auprès de la CNA sont remboursables in fine. Les emprunts CNA-BEI sont remboursables in fine ou en formule amortissable. Les intérêts courus seront versés intégralement en 2021.

Le risque de crédit supporté par la SFTRF, constitué par le risque de défaillance financière de ses débiteurs, résulte principalement du crédit accordé aux clients. Ce risque est minime compte tenu des modalités de paiement des recettes de péage, ainsi que des garanties obtenues des clients abonnés.

Le risque de liquidité est celui de ne pouvoir payer les dettes aux échéances prévues. Il est actuellement maîtrisé grâce au mécanisme de recapitalisation pérenne mis en place par l'État.

5.1.2 Risques généraux

La SFTRF disposait d'une cartographie des risques réalisée en 2007-2008, par la société SAGERIS. Il est apparu nécessaire d'en faire une mise à jour sur le premier trimestre 2019. La démarche a consisté à identifier les risques qui pourraient remettre en cause l'atteinte des objectifs de SFTRF. Ces risques ont été identifiés et documentés dans le but d'établir une hiérarchie débouchant sur la mise en œuvre de plans d'actions, qui s'étalent sur la période de 2019 à 2023.

Les risques ont été identifiés en 8 familles :

- Stratégie
- Hygiène, Santé, Sécurité et Environnement (HSSE)
- Humain et organisation
- Systèmes d'information et de communication
- Clients
- Opérationnels
- Finance et commercial
- Règlementation et conformité

Un classement a ensuite été élaboré afin d'évaluer chacun de ces risques, suivant :

- Le niveau d'impact
- La probabilité de survenance
- Le degré de maîtrise

5.1.3 Litiges

La société est partie à un certain nombre de litiges dans le cours normal de ses activités. La SFTRF considère qu'au 31 décembre 2021 aucun des litiges en cours, liés à la conduite de ses activités, n'est susceptible d'avoir un effet défavorable significatif sur son résultat d'exploitation, son activité ou sa situation financière (en dehors des risques effectivement provisionnés dans les comptes).

5.1.4 Informations Complémentaires

Rémunérations des organes de direction : Le président du conseil d'administration assurant également la présidence du conseil d'administration d'ATMB, chaque société établit une fiche de salaire correspondant à 50% de sa rémunération.

Principe de continuité d'exploitation : Suite à la crise du Covid19, les trafics, à l'exception des bus et des VL, ont retrouvé des niveaux d'activité normaux. Il n'existe pas d'incertitudes sur la capacité de la société à poursuivre son exploitation.

Évènements postérieurs à la clôture : Un actionnaire de la société AXXES, détenant 15,00% du capital, a proposé de vendre ses actions à un actionnaire détenant un total de 42,98%. Les autres actionnaires ont la possibilité d'exercer un droit de préemption, ceci permettant d'acheter les parts du vendeur, à concurrence de leur participation. La société SFTRF a décidé d'exercer ce droit, et de procéder à l'achat de 34 394 363 actions, pour un prix total de l'ordre de 469 000 €, ce qui portera sa participation de 5,81% à 6,84%. La provision pour dépréciation de titres comptabilisée sur cet exercice permet d'ajuster la valeur des titres à la situation nette de la société AXXES et donc de répondre à une obligation d'ordre comptable. Cependant, compte tenu du positionnement d'AXXES sur le marché et des moyens dont elle dispose, il a paru tout à fait opportun d'exercer ce droit de préemption. Cette opération n'est pas de nature à remettre en cause la nécessité et la pertinence de la dépréciation comptabilisée sur cet exercice compte tenu des éléments économiques et financiers disponibles lors de l'arrêté des comptes de la SFTRF.

5.2 ATMB

5.2.1 Tunnel du Mont Blanc

Accidentalité

Aucun principe d'incendie n'a été constaté.

Exercices sécurité

Les services publics ont conduit l'exercice annuel binational de 2020 (reporté en raison de la crise sanitaire Covid-19 qui avait vu les services de préfecture des deux pays fortement sollicités) et celui de 2021, prévoyant le déclenchement du Plan de Secours Binational (PSB). Des améliorations issues du processus général du retour d'expérience ont été apportées dans plusieurs domaines.

Une attention particulière est maintenue sur le déroulement des formations et le maintien des compétences pour les personnels de GSA et de DST (EII, OST, EST, AST). Aucun déclenchement du plan de secours binational n'a été mis en œuvre.

Fluidité du trafic

Les attentes au péage, induites par le respect de l'inter-distance, ont été sensiblement supérieures à celles de 2020, et légèrement inférieures à celles des années précédentes. En particulier, ces attentes ont été de 19 jours en juillet, 28 jours en août et 36 jours répartis sur le reste de l'année (vs respectivement 5, 14 et 7 en 2020, et 21, 31 et 40 en 2019). Le temps cumulé d'interruptions totales de la circulation au Tunnel du Mont Blanc, pour des événements en tunnel non programmés, a représenté 82 heures et 18 minutes. Ce temps de fermeture est supérieur à la moyenne enregistrée au cours des cinq dernières années (59h16').

Autres risques

La découverte récente de la présence d'amiante au tunnel du Mont Blanc a des conséquences importantes sur la durée et le coût des travaux notamment ceux liés à la réhabilitation de la dalle et de la voûte : exigence d'investigations préliminaires, mesures de prévention pour la santé et sécurité et intégrations nécessaires aux documents d'appel d'offre.

5.2.2 Autoroute Blanche

Accidentalité

Le nombre d'accidents (269 vs 252) est en augmentation de 7%, avec une légère baisse des accidents corporels (66 vs 67) et une augmentation des accidents matériels (203 vs 185). Le nombre d'accidents sur le réseau autoroutier est identique à celui de 2020, soit 222, et une augmentation significative sur la RN205 (47 vs 30), est constatée. Il n'y pas eu de décès (1 en 2019).

Exercices de sécurité

Deux exercices en tunnels ont été organisés aux tunnels du Vuache et du Chavants.

Missions de gestion des risques et audit

Depuis de nombreuses années, ATMB a initié un programme de gestion des risques et des crises. En 2021, une attention particulière a été portée sur les problématiques suivantes :

Concernant les dispositifs de cartographie des risques :

- Un recensement des risques opérationnels a été effectué. Cette première étape d'identification des menaces pesant sur l'organisation a donné lieu à un plan de traitement des risques qui sera mis en place en 2022.
- Un effort a été apporté dans le domaine de la réglementation RGPD, le registre des traitements a été actualisé et complété et des analyses d'impact sur la vie privée (PIA) ont été initiées pour les projets AJUST (application de la juste tarification en voie de péage pour les véhicules de catégorie 2) et Free Flow.

Des dispositions techniques et organisationnelles ont été mises en place pour la gestion de crise. Quatre exercices de crise ont également eu lieu dans des domaines différents : cyberattaque, accident dans un tunnel, déversement accidentel avec atteinte à l'environnement, manifestations à l'encontre d'ATMB.

Concernant les audits, une mission portant sur le thème de « la sûreté des bâtiments administratifs de Bonneville » a été conduite. Des recommandations ont été formulées et un plan d'action sera déployé en 2022 en vue de réduire les vulnérabilités identifiées.

En 2022, d'autres missions d'audit seront réalisées, dont une sur le thème « suivi des recommandations des missions d'audit antérieures ».