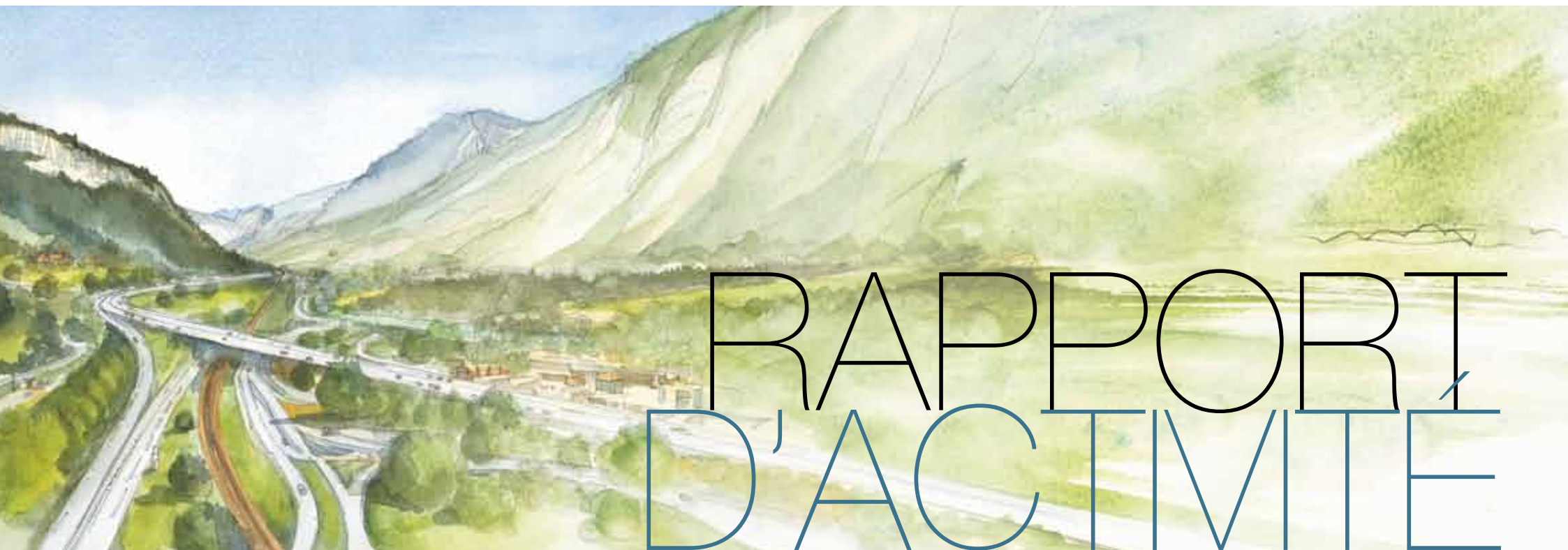




RAPPORT D'ACTIVITÉ 2012

LE RÉSEAU D'ATMB



SOMMAIRE

4/5

Éditorial

6/13

Missions et équipes

14/26

Actions 2012

26/29

Résultats financiers

ATMB : UNE

AMBITION

ÊTRE UNE ENTREPRISE À L'ÉCOUTE DE SA RÉGION



Hugues Hourdin, Président d'ATMB

Quel regard portez-vous sur l'année 2012 ?

Hugues Hourdin : Le trafic a souffert du ralentissement de l'activité économique. Mais une entreprise publique comme ATMB doit continuer à croire en l'avenir et se développer. Nous devons être ambitieux pour la Haute-Savoie, pour nos clients, pour nos salariés. Employeur de premier plan à l'échelon local, ATMB doit contribuer à la vitalité économique et à l'emploi par une politique d'investissement soutenue.

Philippe Redoulez : Dans ce contexte de baisse globale du trafic, ATMB a engagé un projet d'entreprise pour tracer de nouvelles voies de développement. Ces orientations nous permettront de continuer à agir au service des priorités que sont la sécurité, la qualité de service et la préservation de l'environnement. En 2012, nous avons investi 38 millions d'euros dans ce sens.

Face aux enjeux environnementaux, quelle est l'action d'ATMB ?

H.H. : Depuis de nombreuses années, ATMB s'est mobilisée concrètement pour la préservation de l'environnement exceptionnel dans lequel se déploie son réseau. En 2012, une démarche totalement nouvelle a été lancée pour améliorer l'insertion environnementale de l'Autoroute et de la Route Blanches (RN205). Le plan d'insertion environnementale, qui constitue une première en

France, permet de partager un diagnostic avec l'ensemble des parties prenantes. Les projets qui ont été identifiés vont être soumis à l'arbitrage des collectivités concernées. Pour leur donner corps, ATMB investira de son côté plus de 30 millions d'euros.

“ **Nous devons être ambitieux pour la Haute-Savoie, pour nos clients, pour nos salariés.** ”

P.R. : En 2012, ATMB a formalisé une nouvelle politique pour les huit années à venir autour de quatre priorités : la lutte contre le bruit, la protection de la ressource en eau, le recyclage des déchets et le service hivernal. Le futur site Haute Qualité Environnementale® de Bonneville en est une traduction concrète. Il bénéficiera notamment d'une performance bâtiment basse consommation et d'une autonomie en eau de 80 % grâce au recyclage. En matière de qualité de l'air, l'engagement d'ATMB s'est traduit dès 2002 par la mise en œuvre d'une tarification écologique au Tunnel du Mont Blanc destinée à interdire les véhicules les plus anciens et privilégier les poids lourds les plus performants sur le plan environnemental. L'installation d'un filtre à particules, ainsi que le renouvellement de nos véhicules pour le service hivernal contribuent aussi à la réalisation concrète de cet objectif.

Quelles concrétisations majeures en 2012 au service de vos clients ?

P.R. : La sécurité est le premier service que nous devons à nos clients. En 2012, deux chantiers ont été conduits sur des ouvrages hors normes, à l'image du viaduc de Bellegarde et des travaux pour la réalisation d'une casquette de béton, destinée à prévenir les risques d'éboulement sur la Route Blanche (RN205). Si notre politique de sécurité repose sur des investissements constants et sur la mobilisation de nos équipes, la capacité d'innovation en constitue un autre pilier. À ce titre, un nouveau prototype de camion destiné aux pompiers du Tunnel du Mont Blanc a été livré en septembre. Le GEIE-TMB a également mis à profit l'année 2012 pour effectuer des tests d'aspersion d'eau, pour la lutte anti-incendie. Pour ce qui est de la qualité de service, la fluidité du trafic représente l'attente numéro un de nos clients. Elle est donc notre priorité. En 2012, cela s'est traduit notamment par l'ouverture de nouvelles voies de télépéage sans arrêt. Enfin, nos équipes ont été particulièrement mobilisées pour le service hivernal 2012/2013, avec 5 884 h d'intervention contre 4 500 h pour un hiver moyen.

Face aux enjeux environnementaux, quelle est l'action d'ATMB ?

P.R. : Tout d'abord, la poursuite d'une politique d'investissement ambitieuse avec 35 millions d'euros programmés pour 2013.

ATMB s'est aussi engagée dans des projets très attendus par la région et l'ensemble de ses habitants. Un nouvel échangeur à Viry, le réaménagement du carrefour de Findrol ou encore la desserte du Chablais sont au cœur des études que nous menons actuellement.

H.H. : Le caractère exceptionnel de notre réseau fait d'ATMB un expert reconnu. Qu'il s'agisse de la sécurité dans les tunnels, du service hivernal ou de la prévention des risques naturels, nous pouvons capitaliser sur cette expertise qui ouvre des perspectives de développement pour l'avenir.

“ **ATMB s'est engagée dans des projets très attendus par la région et ses habitants.** ”

Je suis intimement persuadé que la force d'ATMB réside dans sa capacité à investir dès maintenant dans de nouvelles formes de transport. Nous nous sommes d'ores et déjà positionnés sur le covoiturage, le tram-train ou encore les véhicules électriques. D'autres voies sont à explorer. Face aux évolutions en cours et aux enjeux environnementaux, les différents modes de transport doivent être envisagés et fonctionner de manière complémentaire ■



Philippe Redoulez, Directeur général d'ATMB

STATUT, MISSIONS

FACILITER LES DÉPLACEMENTS

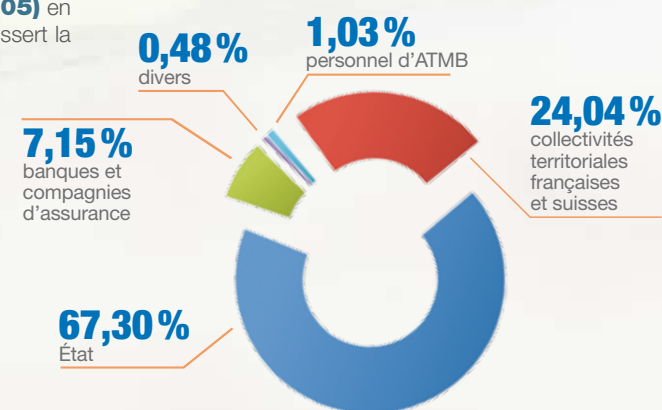
Trois infrastructures au cœur de la Haute-Savoie

La mission des équipes d'Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc est **d'assurer la desserte des territoires de l'Ain et de la Haute-Savoie**, ainsi que des régions frontalières italienne et suisse. Son réseau constitue au-delà un axe pour les échanges européens et internationaux.

ATMB est concessionnaire du **Tunnel du Mont Blanc** en partenariat avec son homologue transalpin, la Société Italienne du Tunnel du Mont Blanc (SITMB). La gestion unitaire de l'ouvrage s'opère au sein d'une structure binationale : le groupement européen d'intérêt économique du Tunnel du Mont Blanc (GEIE-TMB).

ATMB est concessionnaire des 110 km de l'**Autoroute Blanche (A40)**, entre l'Ain et la Haute-Savoie ainsi que de deux ramifications vers la Suisse (A41 et A411).

ATMB s'est également vu confier la **Route Blanche (RN205)** en 2010. Cette route nationale express sans péage de 20 km dessert la vallée de Chamonix et le Tunnel du Mont Blanc ■



CAPITAL D'ATMB

395 collaborateurs

ATMB regroupe 395 personnes pour les 130 km de l'Autoroute et de la Route Blanches. Au Tunnel du Mont Blanc, le GEIE-TMB et les pompiers permanents représentent un effectif total de 255 personnes pour 11,6 km.

L'équipe dirigeante d'ATMB en 2012



Hugues Hourdin
Président d'ATMB



Philippe Redoulez
Directeur général d'ATMB



Sandrine Bonnet-Badillé
Directeur administratif et financier



Jean-Luc Conchou
Directeur au GEIE-ATMB



Philippe Deloire
Directeur des ressources humaines



Christophe Dubois
Directeur de l'entretien et de l'exploitation



Pierre Valat
Directeur clientèle et péage



Bernard Port
Directeur des investissements



Gilles Rakoczy
Directeur-gérant du GEIE-ATMB



Elisabeth Sawicki
Directeur de la communication



Patrick Troulay
Directeur de l'innovation et du marketing

Le conseil d'administration d'ATMB au 26 mars 2013

Hugues Hourdin
Président d'ATMB

Jean-Claude Albouy
Ingénieur général honoraire des ponts et chaussées
Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Jean-Philippe Demael
Directeur général SOMFY Activités

Aymeric Ducrocq
Chef du bureau Infrastructures de transport - secteur audiovisuel
Ministère de l'Économie, des Finances et du commerce extérieur
Direction Générale du Trésor et de la politique économique
Agence des participations de l'État

Claude Haegi
Ancien président du gouvernement de la République et du canton de Genève
Représentant du canton de Genève

Christian Monteil
Président du Conseil général de la Haute-Savoie
Représentant des collectivités publiques françaises

Jacques Moret
Directeur général de l'administration municipale
Représentant de la Ville de Genève

Lise Moutoumalaya
Rédactrice
Sous-direction de l'Europe méditerranéenne
Direction de l'Union européenne
Ministère des Affaires étrangères

Bernard Pottier
Président d'honneur de l'Association Prévention Routière

Philippe Redoulez
Directeur général d'ATMB

Antoine Seillan
Chef du bureau des Transports (4BT)
Direction du Budget
Ministère de l'Économie et des Finances

Jean-Marc Simon
Président-fondateur de la Compagnie du Mont-Blanc

Pascal Vagogne
Sous-direction de l'Europe méditerranéenne
Direction de l'Union européenne
Ministère des Affaires étrangères

Christophe Saintillan
Commissaire du gouvernement
Directeur des Infrastructures de transport
Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Yves Schenfeigel
Commissaire du gouvernement adjoint
Sous-directeur de la gestion du réseau autoroutier concédé
Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Jean Deulin
Contrôleur général économique et financier

LE TUNNEL DU MONT BLANC

UN TRAIT D'UNION ENTRE LA FRANCE ET L'ITALIE

Un ouvrage d'exception sous le signe de la sécurité

Des équipes franco-italiennes. C'est à une structure binationale qu'est confiée depuis 2002 la gestion unitaire de l'ouvrage : le groupement européen d'intérêt économique du Tunnel du Mont Blanc (GEIE-TMB). Il est détenu par ATMB et son homologue transalpin, la Société Italienne du Tunnel du Mont Blanc (SITMB).

Plus d'une personne sur deux pour la sécurité. Sur les 184 collaborateurs du GEIE-TMB, près de 157 personnes sont affectées à la sécurité. Qu'ils soient équipiers sécurité trafic qui réalisent les premières actions sur le terrain en cas d'événement, opérateurs du poste de commande chargés de surveiller le trafic et de piloter les équipements, assistants sécurité trafic qui participent à l'évacuation des usagers, tous sont mobilisés au service de ce même objectif. Ce dispositif est complété par la présence, 24h/24, de 11 pompiers au centre et aux deux entrées du tunnel.

Quatre niveaux d'équipements pour la sécurité. Entre 2000 et 2002, ATMB et SITMB ont investi 400 millions d'euros pour concevoir un nouveau tunnel autour de trois grands principes : la refonte complète des installations, le renforcement des moyens de secours et la mise en place d'un nouveau règlement de circulation. Cette volonté a conduit à la réouverture, en 2002, d'un ouvrage au plus haut niveau de sécurité : pilotage informatique centralisé des équipements, détection automatique d'incident fondée sur l'analyse de 35 000 données et de 120 caméras, signalisation dynamique pour gérer le trafic (120 feux rouges, 40 demi-barrières...), abris reliés à une galerie d'évacuation sur toute la longueur du tunnel, mais aussi dispositifs de lutte incendie spécifiques (véhicules prototypes pour les pompiers, ventilateurs ayant une capacité de désenfumage de 150 m³ par seconde, etc.)■

1965: inauguration

Le Général de Gaulle et le président de la République italienne Giuseppe Saragat inaugurent le Tunnel du Mont Blanc, six ans après le lancement des travaux en 1959.

2002: réouverture

Pas moins de 400 millions d'euros de travaux ont été réalisés par ATMB et SITMB à la suite de l'incendie de 1999. Le nouvel exploitant est le GEIE du Tunnel du Mont Blanc.

2012: inauguration

En août 1962, les équipes de percement française et italienne se rejoignent au terme d'un véritable exploit : l'écart des axes de chacune des deux galeries représente à peine 13 centimètres.

Un axe clé entre deux vallées

Conçu au moment où la Communauté européenne prenait forme, le Tunnel du Mont Blanc fait toujours figure de symbole de la volonté des peuples de communiquer et de coopérer. Il constitue un axe vital de développement économique **au service des vallées locales, reliant les pôles régionaux de Lyon et Turin**, et s'ouvrant vers les grandes agglomérations de l'Europe centrale et méridionale. Cette voie est essentielle pour la France et l'Italie : le **trafic franco-italien s'élève à 64 %** des échanges totaux de



marchandises. Simultanément, le tunnel, dont le trafic est composé à 66 % de véhicules légers, constitue un atout déterminant pour les deux pôles touristiques qu'il relie, à savoir les vallées d'Aoste et de Chamonix.■

■ 11,6 km

Longueur totale du Tunnel du Mont Blanc.

■ 255 collaborateurs

184 salariés du GEIE-TMB et 71 pompiers du service d'intervention immédiate.

■ 66 % de véhicules légers

Les voitures représentent la majorité du trafic sous le tunnel.



Innover au service de la sécurité

L'innovation constitue un pilier essentiel de la politique de sécurité du Tunnel du Mont Blanc. De nombreux projets sont en cours : **refonte complète du système informatique** de gestion centralisée des équipements ; nouveau **prototype de camion anti-incendie** doté d'une force de frappe triplée ; expérimentation grandeur nature de systèmes d'aspersion d'eau ; modélisation des comportements des flux d'air

(en partenariat avec l'université de Modène) ; conception d'un simulateur pour l'entraînement des équipes de sécurité...

Cette exigence d'innovation permet au Tunnel du Mont Blanc de figurer parmi les **ouvrages de référence au plan mondial**. Chaque année, plus d'un millier de professionnels et d'experts venus de tous les continents le visitent.■

LA ROUTE BLANCHE

UNE ROUTE NATIONALE AU SERVICE DE LA VALLÉE DE CHAMONIX



Un statut et une infrastructure exceptionnels

Un grand nombre d'ouvrages d'art. En 2010, l'Etat a confié à ATMB les 20 km de la Route Blanche (RN205). Cette route dessert les communes de la vallée de Chamonix. Culminant à 1274 m d'altitude, elle est soumise à des températures négatives plus de 100 jours par an en moyenne. La topographie explique une concentration exceptionnelle d'ouvrages d'art avec pas moins de 43 ponts et viaducs - dont le viaduc des Egratz, long de 1470 m. Trois tunnels s'ajoutent à cet ensemble. Bordée de parois rocheuses, la Route Blanche possède des pentes à près de 6 %.

Une route nationale confiée à une société d'autoroute. La Route Blanche a conservé son plein statut de route nationale express

sans péage. ATMB a fixé un objectif particulièrement ambitieux lors de sa reprise : y apporter un niveau de sécurité et de service comparable à celui de l'Autoroute Blanche.

Des métiers spécifiques pour prévenir les risques naturels. Pour assurer au quotidien la sécurité des conducteurs, ATMB mobilise 50 collaborateurs sur cet axe. La nature des ouvrages et de l'environnement dans lequel s'inscrit cette route impose des savoir-faire uniques pour une société d'autoroute, à l'image des chantiers de pose de grillages en rappel ou des artificiers pour les déclenchements préventifs d'avalanches.

1867: première

Une route carrossable est créée pour relier Genève à Chamonix : il faut près de 8 heures de diligence. Aujourd'hui, grâce au réseau d'ATMB, le trajet prend une heure.

1981: inauguration

Le viaduc des Egratz, long de 1470 mètres et haut de 68 mètres, est inauguré en 1981.

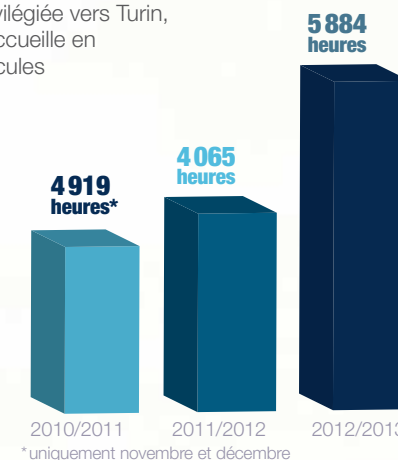
2010: reprise

Le 1^{er} avril, l'Etat confie la Route Blanche à ATMB, qui intègre 11 agents de la Direction interrégionale des routes et programme plus de 30 millions d'euros d'investissements.

Un maillon essentiel entre le Tunnel et l'Autoroute Blanche

La Route Blanche (RN205) dessert les communes de la vallée de Chamonix. Elle est l'indispensable trait d'union entre l'Autoroute Blanche et le Tunnel du Mont Blanc. Ainsi, ATMB gère **un itinéraire continu de Châtillon-en-Michaille dans l'Ain à Courmayeur en vallée d'Aoste**. Au-delà, la Route Blanche constitue une voie d'accès privilégiée vers Turin, le Val d'Aoste et la Suisse. Chaque jour, elle accueille en moyenne 17 546 véhicules dont 89 % de véhicules légers.

HEURES
D'INTERVENTION
SERVICE
HIVERNAL



■ **20 km**
Longueur totale de la Route Blanche.

■ **17 546 conducteurs**
empruntent quotidiennement la Route Blanche, dont 89 % de véhicules légers.

■ **1 274 m**
Point culminant de la Route Blanche à l'entrée française du Tunnel du Mont Blanc.

30 millions d'euros investis

La volonté d'ATMB est d'apporter aux utilisateurs de la Route Blanche un haut niveau de sécurité. C'est pourquoi ATMB y investira 30 millions d'euros jusqu'en 2014.

Le premier chantier porte sur la prévention des risques d'éboulement, par la pose de 20 000 m² de filets de protection, et la construction d'une « casquette » de béton surplombant les voies sur plus d'une centaine de mètres.

Les tunnels font également l'objet d'aménagements de sécurité complémentaires : détection automatique d'incident, radios, etc. ATMB met aussi en place des portiques de signalisation équipés de panneaux d'information, des flèches d'affectation de voies et des caméras pour la détection automatique d'incident.



L'AUTOROUTE BLANCHE

AU CŒUR DE LA VALLÉE DE L'ARVE



Une autoroute de montagne entre la Suisse et l'Italie

Desserte locale et ouvrages d'art exceptionnels. L'Autoroute Blanche (A40) s'inscrit au cœur des territoires de l'Ain et de la Haute-Savoie. Elle possède deux ramifications vers la Suisse (A41 et A411) et assure une desserte de proximité grâce à 14 échangeurs. Longue de 110 km, elle constitue véritablement le trait d'union entre des infrastructures desservant la vallée du Rhône, le Jura et l'Italie. L'Autoroute Blanche compte plus de 160 ponts, un tunnel de 1,4 km ainsi que 3 viaducs dont celui de de Bellegarde, qui, d'une hauteur de 62 m, enjambe le Rhône sur plus d'un kilomètre.

395 collaborateurs pour 110 km d'autoroute. Pour accueillir les conducteurs dans des conditions de fluidité et de sécurité optimales 24 h/24, ATMB regroupe 395 collaborateurs. Ils exercent

une multitude de métiers : péagers, patrouilleurs chargés de sillonner l'autoroute et de porter assistance aux clients, conducteurs de travaux, informaticiens, mécaniciens, opérateurs du poste de contrôle qui visionnent le trafic et pilotent les équipements de sécurité, agents d'entretien qui réalisent le déneigement, etc.

Conditions climatiques hors normes. Confrontés à 100 jours de températures négatives par an, ces ouvrages nécessitent une surveillance et un entretien spécifiques. Pour faire face à ces conditions d'exploitation particulièrement exigeantes, ATMB mobilise chaque année 175 personnes et 41 engins, pendant les six mois du service hivernal ■

1973: ouverture

Le premier tronçon de l'Autoroute Blanche reliant le poste de douane franco-suisse de Vallard à Bonneville est inauguré.

1982: extension

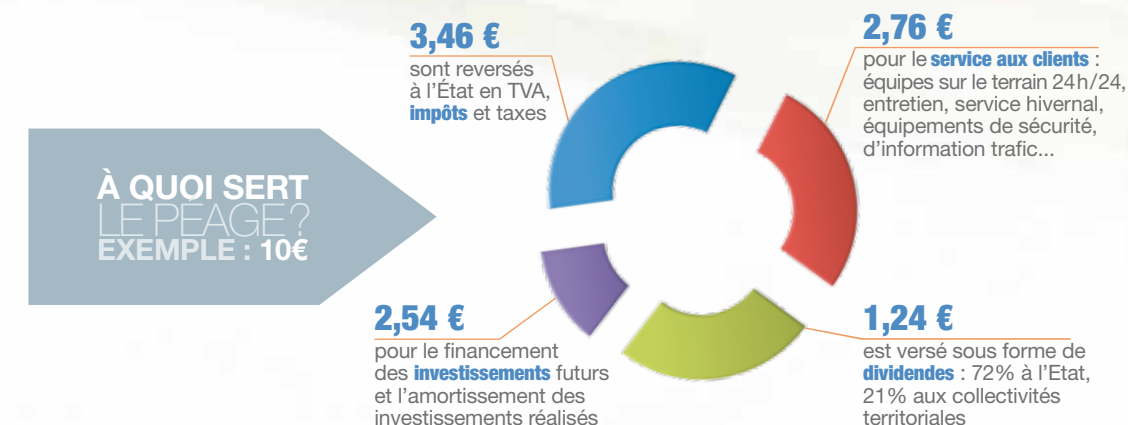
Avec l'inauguration d'un nouveau tronçon de 50 km entre Annemasse et Bellegarde, l'Autoroute Blanche acquiert sa configuration actuelle.

1999: télépéage

Le télépéage est lancé avec le système «Liber-t». Aujourd'hui, plus de 50 000 automobilistes utilisent un badge télépéage d'ATMB.

Une vocation locale et européenne

Chaque jour, sur l'Autoroute Blanche, les équipes d'ATMB accueillent près de 25 000 conducteurs. Cet axe constitue en effet une voie de contournement et d'accès à la ville de Genève, très utilisée pour les **trajets domicile-travail**. L'Autoroute Blanche assure une desserte fine des territoires. Elle allège significativement le trafic sur les routes secondaires et facilite le quotidien des habitants de cette région frontalière. C'est aussi la voie d'**accès privilégiée vers plus de 30 stations** de montagne avec un trafic triplé les samedis des vacances de février. L'Autoroute Blanche irrigue le tissu industriel de la vallée de l'Arve. Au sein de cette région-carrefour de l'Europe, elle est **essentielle pour les échanges économiques** ■



■ **110 km**
Longueur totale de l'Autoroute Blanche.

■ **23 549 clients**
empruntent quotidiennement l'Autoroute Blanche en moyenne.

■ **395 collaborateurs**
au sein d'ATMB.

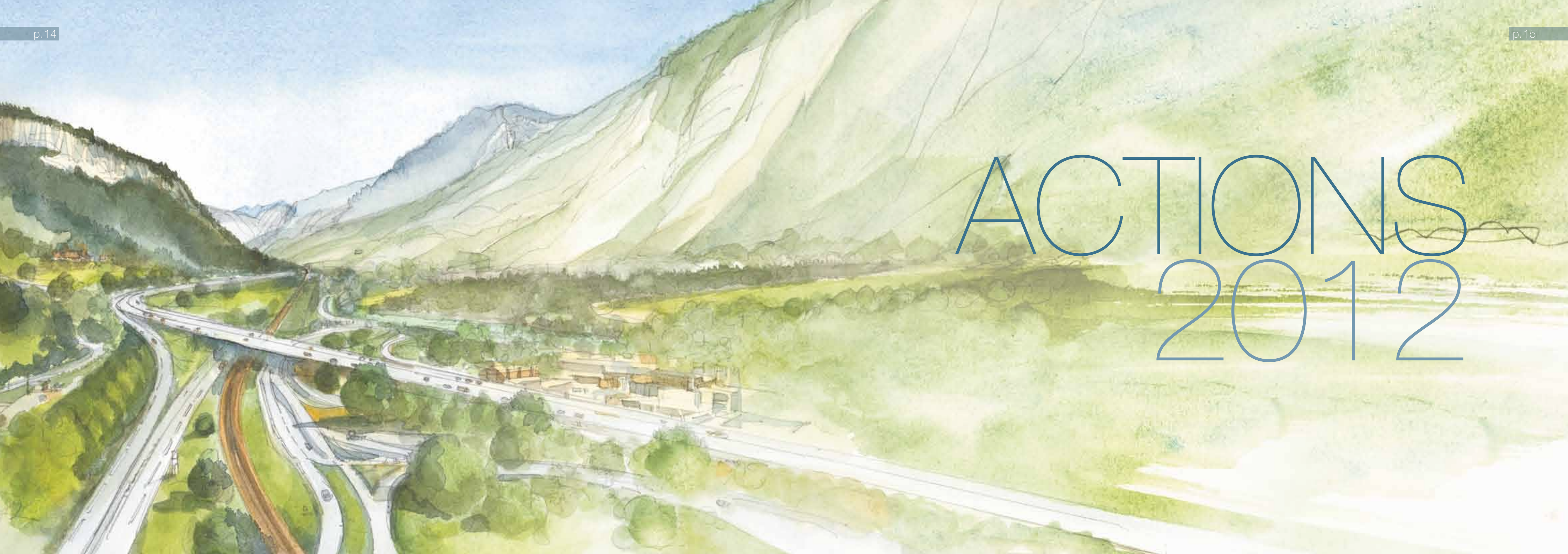


Priorité au service clients et à l'environnement

Pas moins de 395 collaborateurs aux compétences variées sont mobilisés au sein d'ATMB pour apporter un **haut niveau de service 24 h/24** sur l'Autoroute Blanche. Ils sont le pivot de la politique d'ATMB en matière de qualité de service. Leur action s'articule avec des **investissements importants** chaque année. L'objectif : développer des solutions innovantes pour répondre aux nouvelles attentes des conducteurs, à l'image du télépéage sans arrêt à 30 km/h, du covoiturage avec une plateforme en ligne et de parkings relais pour des solutions de transport collectif.

En matière de **préservation de l'environnement**, ATMB agit sur quatre leviers : la lutte contre le bruit, la préservation de la ressource en eau, le service hivernal ou encore le recyclage des déchets.

Par ailleurs, l'ensemble des opérations de **service hivernal**, est piloté depuis cinq sites, conçus et utilisés dans un souci constant de protection de l'environnement. En témoignent les travaux lancés en 2012 pour le nouveau site de Bonneville, réalisé selon la démarche Haute Qualité Environnementale® et basse consommation d'énergie ■



ACTIONS 2012

SERVICE CLIENTS

AU SERVICE DE LA MOBILITÉ 24 H/24



Nouvelles actions pour fluidifier les déplacements

Gain de temps avec le télépéage à 30 km/h. Deux ans après avoir été la première société à tester le télépéage sans arrêt, ATMB a mis en service quatre nouvelles voies à Nangy et Viry. Cet investissement de 1,6 million d'euros permet, outre une plus grande fluidité du trafic, une diminution des émissions liées aux arrêts et aux redémarrages des véhicules. Le télépéage connaît une forte croissance depuis plusieurs années. Ainsi, en 2012, 8 clients sur 10 à Nangy avaient choisi de s'abonner à ce

service pour leur trajet domicile-travail. Pour répondre à tous les usages de l'autoroute, occasionnels ou fréquents, ATMB propose des formules de télépéage à la carte ainsi que des abonnements à réduction.

Accès facilité au Tunnel du Mont Blanc. Le GEIE-TMB a poursuivi en 2012 d'importants travaux destinés à élargir les 400 derniers mètres avant l'entrée du tunnel côté français. Cet aménagement permet aux voitures d'être séparées des poids lourds en amont. Ainsi, elles peuvent

accéder directement au péage, tandis que les camions font l'objet d'un contrôle thermographique.

Information trafic tout au long du voyage. Parmi les attentes les plus fortes des clients d'ATMB figure l'information trafic. En 2012, ATMB a donc déployé de nouveaux panneaux lumineux à l'approche des péages de Viry, de Nangy et de Cluses. Objectif : informer les conducteurs en temps réel des événements et des temps de parcours ■

Diversifier l'offre de transport

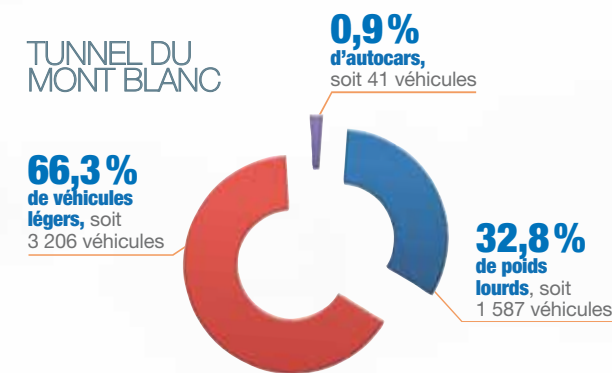
Le covoiturage sur atmb.com. En 2012, ATMB a lancé une plateforme de mise en relation pour le covoiturage sur son site atmb.com. Fruit d'un partenariat avec covoiturage.fr, numéro un français du secteur, ce service entièrement gratuit répond à la pratique de plus d'un abonné ATMB sur cinq.

Participation au tram-train. ATMB cofinance le projet de tram-train en vallée de Chamonix. Ainsi, 750 000 euros ont été versés en 2012. En connexion avec la voiture et le bus, cette ligne améliorera la desserte du pays du Mont-Blanc à l'horizon 2014.

Recharger sa voiture électrique avec le télépéage. Souhaitant s'associer aux démarches innovantes en matière de transport, ATMB a prêté son concours en 2012 à une expérimentation conduite par la société Modulowatt. Celle-ci portait



sur une borne de véhicule électrique entièrement automatisée. Grâce à l'expertise d'ATMB, le rechargement du véhicule est géré à l'aide d'un badge de télépéage autoroutier ■



86 % de satisfaction

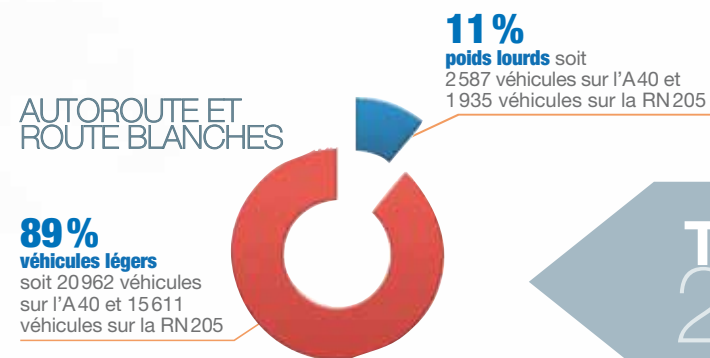
selon l'étude conduite en 2012 auprès d'un panel de 500 clients utilisant l'Autoroute Blanche. La sécurité et l'accueil figurent en tête des sujets de satisfaction (plus de 92 %). Davantage de fluidité du trafic en période de travaux reste un point d'attente pour 42 % des clients.

Une année marquée par la baisse du trafic

Les automobilistes, premiers clients d'ATMB. Les véhicules légers sont restés en 2012 les premiers clients d'ATMB. Au Tunnel du Mont Blanc, ceux-ci ont représenté 66 % du trafic, cette part s'élevant à 89 % pour l'Autoroute Blanche et la Route Blanche.

Maintien des véhicules légers sur l'Autoroute Blanche. Sur l'Autoroute Blanche et la Route Blanche, le trafic poids lourds a connu une baisse respective de 3,3 % et 2,28 %, tandis que celui des véhicules légers affichait une légère hausse de 0,6 % pour l'Autoroute et la Route Blanches.

Diminution globale au Tunnel du Mont Blanc. Au Tunnel du Mont Blanc, l'ensemble du trafic a connu une décroissance significative avec -4,2 % pour les poids lourds (soit -25 % par rapport à 1998) et -5,7 % pour les véhicules légers. Au total, les immatriculations françaises et italiennes ont représenté 63 % du trafic lourd, assurant la desserte locale et régionale. Sur l'ensemble des passages alpins, le Tunnel du Mont Blanc a représenté 6 % du trafic lourd, contre 31 % pour le Brenner, 23 % pour le Gothard et 17 % pour Vintimille ■



TRAFIC
2012

SÉCURITÉ

UNE EXIGENCE PERMANENTE



Tunnel du Mont Blanc : trois innovations majeures

Véhicules prototypes pour les pompiers. Quatre nouveaux engins anti-incendie équiperont bientôt les pompiers basés 24 h/24 aux deux entrées et au centre du tunnel. Ces véhicules remplacent les actuels "Janus". Conçus en collaboration avec les pompiers, les "Proteus" possèdent une force de frappe triplée avec un réservoir d'eau de 12 000 l. Ces caractéristiques leur permettent d'attaquer un feu pendant 15 mn sans réalimentation. Le premier prototype a été réceptionné en 2012 afin d'être testé. La livraison des autres engins interviendra en 2013. Chaque véhicule représente un investissement de 800 000 euros.

Expérimentation de nouveaux systèmes d'aspersion pour la lutte anti-incendie. Le GEIE-TMB expérimente en permanence de nouveaux dispositifs de sécurité. Ainsi, en 2012, 2 millions d'euros ont été investis pour recréer dans un ouvrage en Espagne des conditions proches de celles du Tunnel du Mont Blanc. Quatorze tests d'incendie mettant en scène trois systèmes d'aspersion ont été réalisés : par grosses gouttes, petites gouttes et brouillard d'eau. L'analyse des résultats se déroulera en 2013. Elle permettra de définir si de tels systèmes sont compatibles avec la gestion des flux d'air dans le Tunnel du Mont Blanc.

Technologies informatiques de pointe pour la «tour de contrôle». La refonte de la gestion technique centralisée du tunnel s'est poursuivie en 2012, avec son développement en usine. Cet outil analyse les 35 000 données collectées par les caméras et les capteurs du tunnel. Il propose de manière automatisée aux opérateurs du poste de contrôle l'activation des équipements et des procédures adaptés selon la nature de l'événement.

Protection, surveillance et assistance



En 2012, 14 refuges de sécurité se sont ajoutés aux 30 déjà réalisés sur l'Autoroute Blanche en 2010-2011. Conçus pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite grâce à une nouvelle conception de la borne d'appel, ils viennent renforcer le niveau de sécurité des conducteurs en cas d'arrêt d'urgence.

130 km, 199 caméras. ATMB a déployé en 2012 20 nouvelles caméras, portant ainsi à 199 leur nombre total sur les 130 km de l'Autoroute et de la Route Blanches (hors caméras des péages). Ces caméras permettent aux opérateurs du poste de contrôle d'ATMB de visionner le trafic 24 h/24 et ainsi d'améliorer l'assistance des conducteurs en cas d'incident.

Nouveaux visiophones. Au Tunnel du Mont Blanc, les 37 visiophones des abris de sécurité ont été renouvelés en 2012. Ces équipements représentent un investissement de 200 000 euros. Ils bénéficient des dernières technologies en termes de fluidité d'image et de sonorisation. Ils permettent aux usagers de voir et de dialoguer 24 h/24 avec les opérateurs du poste de contrôle.

38 millions d'euros

engagés par ATMB en 2012 pour ses travaux d'investissements, d'entretien et de renouvellement du matériel. Pas moins de 25 millions ont concerné l'Autoroute Blanche et 9 millions la Route Blanche. Au Tunnel du Mont Blanc, 7,5 millions ont été investis par ATMB et SITMB, son homologue italienne.

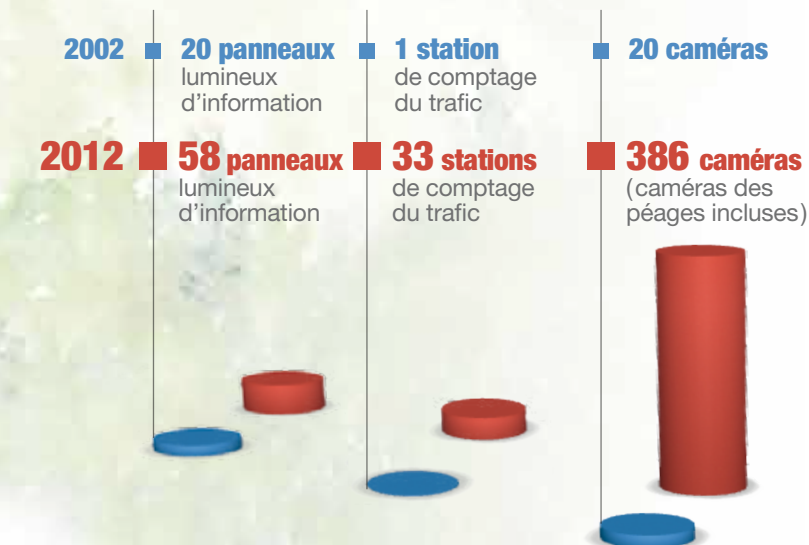
S'entraîner en conditions réelles



En 2012, le GEIE-TMB a réalisé **quatre exercices de sécurité**, dont une simulation inédite impliquant les services publics de secours et les préfectures. Cet exercice a permis de tester la coordination des responsables des chaînes

de commandement. Pour ce faire, les équipes du GEIE se sont appuyées sur **un simulateur en trois dimensions**, qui reconstitue le tunnel dans ses moindres détails et fait évoluer le scénario en fonction des réactions des participants. Les exercices de sécurité, qui mobilisent jusqu'à 100 personnes selon les scénarios, viennent compléter la formation permanente des équipes du GEIE-TMB.

Sur la Route Blanche, ATMB a organisé un exercice de sécurité au **Tunnel du Châtelard**. L'objectif était de vérifier le déclenchement à distance d'une partie des équipements de sécurité par les opérateurs du poste de contrôle situés au poste de contrôle de Bonneville.



ÉQUIPEMENTS DE
SÉCURITÉ
SUR L'AUTOROUTE BLANCHE

SÉCURITÉ

UNE EXPERTISE ET DES OUVRAGES D'ART EXCEPTIONNELS

Investir pour prévenir les risques naturels

Une casquette de béton contre les éboulements. En 2012, ATMB a poursuivi le spectaculaire chantier de sécurisation de la descente des Égratz sur la Route Blanche (RN205). Ces travaux, engagés en 2010, visent à parer aux risques de chutes de pierres des parois fragilisées par les gels et dégels successifs. Pas moins de 5 300 m² de grillages ont ainsi été posés. Ils viennent compléter les 15 000 m² déjà déployés en 2010-2011. Simultanément, les travaux de

construction d'une «casquette» de béton protectrice venant en surplomb des deux voies ont débuté en 2012. Ils seront terminés fin 2013. Cet ouvrage d'art exceptionnel de 100 m de long représente un investissement de plus de 4,4 millions d'euros sur quatre ans.

Avalanches préventives. Située au flanc du massif du Mont Blanc, la zone d'entrée du tunnel est naturellement concernée par le risque d'avalanches. C'est pourquoi

un dispositif complet, intégrant un bulletin quotidien d'analyse du risque en période hivernale et un réseau «d'exploseurs» Gazex® pré-positionnés sur les points-clés des couloirs d'avalanche, a été mis au point au fil des années. Deux de ces exploseurs ayant été endommagés par un éboulement rocheux, le GEIE-TMB a mis l'année 2012 à profit pour optimiser l'ensemble du dispositif de sécurité pour un investissement de 200 000 euros■

Ponts et viaducs au cœur des investissements

Réseau de montagne, l'Autoroute Blanche compte plus de 160 ponts et viaducs sur 110 km. Soumis à des conditions climatiques rudes, ils requièrent un entretien particulièrement attentif et performant.

Viaduc de Bellegarde : chaussée renforcée. Le viaduc de Bellegarde permet à l'autoroute d'enjamber le Rhône sur plus d'un kilomètre. Après le renouvellement des glissières de sécurité en 2011, l'année 2012 a vu les travaux se concentrer sur le renforcement de la structure même de l'ouvrage, grâce à la pose de nouveaux câbles de pré-contrainte et à l'installation d'une nouvelle chaussée plus épaisse, conçue pour résister aux gels et dégels successifs. À noter qu'au cours de la même période, des travaux de même nature ont

été conduits sur les viaducs du Bois d'Arlod, du Fayet et de Salanches.

12 ventilateurs en maintenance. Le GEIE-TMB a débuté en 2012 la maintenance décennale des 12 ventilateurs qui assurent l'aération du Tunnel du Mont Blanc : d'ici fin 2013, chacun d'entre eux aura été entièrement démonté puis remonté en usine, afin d'être contrôlé pièce par pièce■



Service hivernal 2012

Avec des **températures négatives durant près de 100 jours** : la saison hivernale 2011/2012 a une fois de plus mobilisé à un haut degré d'exigence les compétences des équipes du service hivernal. Les 175 professionnels qui les composent auront procédé à plus de **4 000 heures d'intervention** en salage préventif ou en déneigement.

41 camions, 5 centres. Ces opérations, qui impliquent une flotte de 41 camions, sont conduites à partir des cinq centres spécialisés répartis sur l'ensemble du réseau■

TUNNEL : 1 AGENT SUR 2 AFFECTÉ À LA SÉCURITÉ

18% informatique et technique

11% services de direction, ressources humaines, administratif, financier et communication

15% péage et clientèle

56% service intervention immédiate (pompiers), sécurité, entretien et trafic

EFFECTIFS
2012
DU GEIE-TMB
PAR MÉTIER

1050 chauffeurs routiers

ont bénéficié en 2012 d'une campagne de sensibilisation sur la sécurité au Tunnel du Mont Blanc.

3300 appels d'urgence

ont été traités en 2012 par les opérateurs du poste de contrôle d'ATMB pour l'Autoroute et la Route Blanches.

5 fois plus sûre

L'autoroute est en moyenne 5 fois plus sûre que la route. En 2012, sur l'Autoroute et la Route Blanches, une hausse de 9,6 % du nombre total d'accidents a été constatée, montrant la nécessité de continuer à sensibiliser les conducteurs pour faire évoluer les comportements. En revanche, aucun accident n'est survenu au Tunnel du Mont Blanc.

ENVIRONNEMENT

UN ENGAGEMENT CONCRET

Un PC trafic et un centre Haute Qualité Environnementale®

Le premier site autoroutier HQE® de France. En 2012, les équipes d'ATMB ont donné le coup d'envoi des travaux du futur site de Bonneville. Ce site regroupe les premiers centre d'entretien et poste de contrôle autoroutiers HQE® de France. Le centre accueillera les équipes chargées de réaliser le service hivernal, d'entretenir l'autoroute et de porter assistance aux conducteurs. Les opérateurs du PC, véritable tour de contrôle de l'autoroute, jouent également un rôle clé pour la sécurité en visionnant le trafic 24 h / 24 et en activant les procédures adaptées à chaque situation. ATMB a

fixé trois priorités pour ce site : la gestion de l'eau, des déchets et de l'énergie, avec une performance équivalente aux bâtiments basse consommation. Dès la phase de chantier, la démarche intègre une gestion optimisée des déchets et une réduction de l'émission de poussières. La mise en service du nouveau site est programmée en 2014 pour le centre d'entretien et en 2015 pour le PC.

Service hivernal : nouvelle base à Viry. La nouvelle base, qui accueille les équipes chargées des opérations de déneigement entre Annemasse et Viry sur l'Auto-

route Blanche, a été inaugurée durant l'hiver 2012. Le site a été conçu pour réduire au maximum la consommation d'eau potable et optimiser le chauffage des bâtiments. Ainsi, toutes les eaux pluviales des toitures sont récupérées pour le lavage des véhicules de déneigement et la fabrication des fondants, assurant une autonomie du site de près de 80 %. Des économies d'énergie sont réalisées grâce à une isolation extérieure renforcée et un système programmable, en fonction du taux d'occupation des bâtiments■

Améliorer la qualité de l'air

Une tarification écologique a été mise en place dès la réouverture du Tunnel du Mont Blanc en 2002. Ce dispositif a été renforcé avec, en 2012, l'interdiction des camions mis en service en 1996 (norme euro 2) puis, au 1^{er} janvier 2013 la majoration des tarifs des camions mis en service en 2001 (euro 3). Grâce à cette tarification, plus de 75 % des passages sous le tunnel sont réalisés par des camions performants sur le plan environnemental (euro 4 et 5). Parallèlement, en 2012, ATMB a appliqué les mesures édictées par la préfecture de Haute-Savoie, visant à réduire la vitesse à 110 km/h sur une partie de l'Autoroute Blanche.

Filtre à particules unique en France. Ces mesures s'additionnent à la mise en service au Tunnel du Mont Blanc d'un filtre qui capture plus de 90 % des particules fines émises par les véhicules. 2012 a été la première année pendant laquelle le filtre a été pleinement opérationnel. Pour mémoire, la part du trafic empruntant le Tun-



nel du Mont Blanc représente 3 % dans l'émission de particules fines contre 71 % pour les sites industriels et les locaux d'habitation.

Climatisation à eau. Autre action au Tunnel du Mont Blanc: en 2012, un système de climatisation à eau alimenté par les sources d'eau froide des galeries souterraines a été testé afin de remplacer les anciens climatiseurs à gaz des locaux techniques.

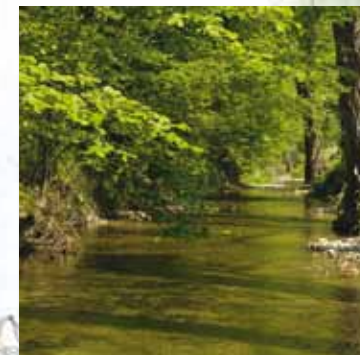
Navettes. Pour permettre aux collaborateurs du GEIE-TMB de rejoindre leur lieu de travail sans emprunter leur véhicule individuel, 16 rotations quotidiennes de navettes sont organisées■

Norme euro 5

1,2 million d'euros sont investis par ATMB pour acquérir des camions de déneigement répondant aux normes parmi les plus performantes sur le plan environnemental (euro 5).

Horizon 2020 : quatre priorités naturelles

En 2012, ATMB a formalisé une **nouvelle politique environnementale pour les huit prochaines années**. Le plan d'action s'articule autour de quatre priorités : la lutte contre le bruit, la protection de la ressource en eau, le recyclage des déchets et le service hivernal. Les toutes premières opérations liées à ce programme se dérouleront en 2013 et 2014■



LE FUTUR SITE
HQE®
DE BONNEVILLE

3 fois moins de sel

Les quantités de sel utilisées pour le service hivernal ont pu être divisées par 3 grâce aux nouvelles pratiques et aux nouveaux équipements déployés par ATMB.

LES ÉQUIPES

AU CŒUR DE LA VIE D'ATMB

La formation : un atout pour chacun, une avancée pour tous

La formation constitue un volet clé de la politique de ressources humaines d'ATMB et du GEIE-TMB. Ainsi, près de 90% des collaborateurs d'ATMB ont bénéficié d'au moins une formation en 2012. Celle-ci s'est articulée autour des priorités stratégiques que sont la sécurité, la qualité de service et la préservation de l'environnement. Le management ainsi que l'apprentissage de nouvelles langues ont figuré parmi les autres actions du plan 2012. Après deux années de formation aux nouveaux métiers de télésurveillance, les collaborateurs de la filière péage

ont débuté des sessions sur l'accueil et la communication vers les clients ainsi que sur la prévention des risques professionnels.

Suivi individualisé. Une démarche d'entretiens annuels d'appréciation a été mise en œuvre en 2012 pour l'ensemble des collaborateurs d'ATMB. Chaque manager a été formé afin d'apporter à ses collaborateurs une écoute et un accompagnement individuels dans une perspective d'évolution des compétences. Ainsi, chaque salarié a reçu un programme de formation personnalisé.

La mobilité interne encouragée. ATMB accompagne ses collaborateurs dans l'évolution de leur carrière par des offres de mobilité interne. Ces dernières sont rendues possibles par la diversité des métiers et les nouveaux axes de performance (politique de centralisation des achats, etc.) fixés par l'entreprise.

Ouvrir l'emploi à tous. Dans le cadre de la formation continue et de l'accès des jeunes diplômés au marché du travail, ATMB a accueilli plusieurs salariés en alternance, grâce à des contrats de professionnalisation et d'apprentissage.

Améliorer les conditions de travail

Neuf accords signés en 2012. En 2012, neuf accords ont été signés au sein d'ATMB et du GEIE-TMB. Ils portent notamment sur la pénibilité et la sécurité au travail. ATMB a mis en place des leviers d'incitation tels que des bonus indexés sur les taux d'accidents et l'absentéisme dans la prime d'intéressement.

Vie de famille. Parce que les conditions de travail des équipes sont étroitement liées à l'équilibre vie privée - vie professionnelle, ATMB a adhéré à un service de crèche interentreprises pour permettre aux salariés concernés de mieux gérer leurs obligations familiales et professionnelles. Ce dispositif complète un accord signé sur l'égalité professionnelle homme/femme.



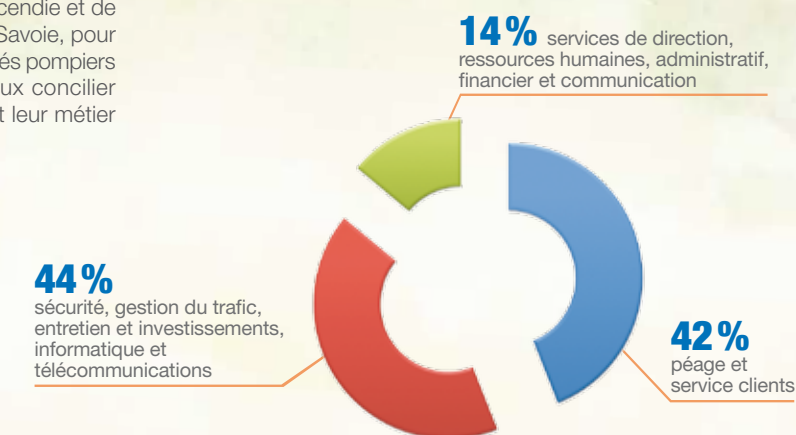
Pompiers volontaires. Enfin, ATMB a signé en 2012 une convention avec le service départemental d'incendie et de secours de Haute-Savoie, pour permettre aux salariés pompiers volontaires de mieux concilier leur engagement et leur métier au sein d'ATMB.



Un mécénat axé sur le handicap

Des collaborateurs solidaires et bénévoles. ATMB a fait le choix d'axer sa politique de mécénat sur le thème du handicap. En 2012, l'organisation et le financement de la « Fête du Sourire » ont été permis par la mobilisation de près de 50 bénévoles d'ATMB et de l'APF de Haute-Savoie. ATMB s'est également impliquée dans le financement d'une serre destinée aux activités pédagogiques des résidents autistes de la Maison Notre-Dame de Philermme de Sallanches.

Accessibilité. Ces exemples parmi les actions réalisées en 2012 montrent l'engagement d'ATMB en faveur de l'accessibilité et de la mobilité, deux valeurs indissociables de son cœur de métier. En interne, ATMB a continué d'accompagner ses salariés en situation de handicap grâce à des aménagements de postes et d'horaires de travail. En dix ans, ATMB a investi 8 millions pour lutter contre les obstacles à la mobilité des personnes handicapées sur son réseau. Celles-ci bénéficient également d'une politique de gratuité du télépéage.



EFFECTIFS
2012
PAR MÉTIER

907 000 euros

Le budget 2012 de formation pour les équipes d'ATMB et du GEIE-TMB.

255 collaborateurs

au Tunnel du Mont Blanc, soit 184 regroupés au sein de GEIE-TMB et 71 pompiers professionnels.

395 collaborateurs

pour l'Autoroute et la Route Blanches.

RÉSULTATS FINANCIERS 2012

Les grandes tendances de l'exercice 2012

Un chiffre d'affaires marqué par un net repli du trafic.

Le chiffre d'affaires 2012 s'élève à 167,3M€. Dans un contexte général de crise économique, il est marqué par un net repli du trafic, constaté tant pour les poids lourds (-4,2% au Tunnel du Mont Blanc et -3,3% sur l'Autoroute Blanche) que pour les véhicules légers (-5,7% au Tunnel du Mont Blanc et stabilisé à 0,6% sur l'Autoroute Blanche). Au 1^{er} janvier 2012, l'augmentation des tarifs a été appliquée conformément aux termes des contrats de concession et aux décisions des gouvernements français et italien, soit +5,97% au Tunnel du Mont Blanc pour tous les véhicules. Sur l'Autoroute Blanche, l'augmentation moyenne des tarifs appliquée au 1^{er} février selon les termes du contrat de concession a été de 2,6% pour les véhicules légers et de 3,6% pour les poids lourds.

Des charges d'exploitation en hausse.

Du fait d'un hiver exceptionnellement rigoureux renchérissant le coût du service hivernal (+1,2M€) et des travaux pour la sécurité des viaducs de Bellegarde, de Sallanches et du Fayet, les charges d'exploitation augmentent de 5,6M€, soit 6,6%. L'excédent brut d'exploitation est ainsi en repli de 1,1% ; il représente 57,3% du chiffre d'affaires. Le résultat d'exploitation s'élève à 76,3M€, soit -1,4%.

Une amélioration du résultat financier et de l'endettement.

Le résultat financier s'établit à -8,5M€ ; il est en augmentation de 12% par rapport à 2011 grâce aux remboursements significatifs d'emprunts opérés en 2011 (30M€) et 2012 (56M€). La dette brute s'élève à 235M€ au 31 décembre 2012. La dette nette de la trésorerie s'élève quand à elle à 112M€. Son coût moyen a été de 5,18% en 2012, contre 5,24% en 2011.

Un résultat net en baisse.

La diminution du résultat d'exploitation étant compensée par l'augmentation du résultat financier, le résultat courant avant impôts est stable à 67,8M€. Sous l'effet d'un moindre résultat exceptionnel, et du renchérissement de la fiscalité, le résultat net s'établit à 42,6M€, soit -4,9%.

Investissements en croissance forte.

L'exercice 2012 a vu la réalisation de 26,6M€ d'investissements, soit +36,7% par rapport à 2011, autour de trois priorités : la qualité de service, la sécurité et la préservation de l'environnement. Ces investissements ont concerné la remise à niveau de la Route Blanche (RN205) pour 7,6M€.

Sur l'Autoroute Blanche, ils ont porté par exemple sur le renouvellement des chaussées (5,3M€), l'aménagement d'une base opérationnelle pour le service hivernal à Viry, la poursuite des travaux du centre d'entretien et du PC à Bonneville (3,6M€) ou encore la création de refuges de sécurité (0,8M€).

Au Tunnel du Mont Blanc, 2,9M€ ont été investis, notamment pour l'élargissement de la rampe d'accès ■

COMPTE DE RÉSULTAT 2012 (EN MILLIERS D'EUROS)		
	2012	2011
Chiffre d'affaires	167 272	162 743
Charges d'exploitation	-90 951	- 85 311
Achats et charges externes	- 35 518	- 29 722
Charges de personnel	- 28 273	- 26 806
Autres produits et charges (nets) d'exploitation	3 112	2 568
Impôts et taxes	- 10 970	- 11 727
Dotations aux amortissements et aux provisions	- 19 302	- 19 624
Résultat d'exploitation	76 321	77 432
Charges et produits financiers	-8 508	- 9 664
Résultat courant	67 813	67 768
Charges et produits exceptionnels	882	2 859
Participation des salariés	- 1 678	- 1 872
Impôts sur les résultats	- 24 399	- 23 939
Résultat net	42 618	44 816

CAPITAUX PROPRES (EN MILLIERS D'EUROS)					
	31/12/2011	Affectation Résultat 2012 (AG 13/04/2012)	Résultat 2012	Autres	31/12/2012
Capital	22 298			- 1	22 297
Réserve légale	2 593				2 593
Autres réserves	128 355	20 359			148 714
Report à nouveau	0				0
Subventions d'investissements	34 694			- 760	33 934
Fonds d'amortissement Actions A	35			- 33	2
Résultat 2011	44 816	- 44 816			0
Résultat 2012			42 618		42 618
Capitaux propres	232 791	- 24 457	42 618	- 794	250 158

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 2012//ACTIF (EN MILLIERS D'EUROS)		
	2012	2011
Immobilisations incorporelles	1 132	1 174
Immobilisations corporelles domaine propre	463	523
Immobilisations corporelles : • domaine concédé • amortissements	925 446 - 557 763	904 101 - 543 289
Immobilisations financières	1 350	1 345
Total actif immobilisé	370 628	363 854
Stocks et en-cours	538	483
Clients et comptes rattachés	19 654	18 075
Autres créances	17 256	16 388
Valeurs mobilières de placement et disponibilités	126 352	174 606
Total actif circulant	163 800	209 552
Total actif	534 428	573 406

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 2012//PASSIF (EN MILLIERS D'EUROS)		
	2012	2011
Capital	22 297	22 298
Réserves	151 309	130 983
Report à nouveau	0	
Résultat	42 618	44 816
Subventions d'investissement	33 934	34 694
Capitaux propres	250 158	232 791
Provisions pour risques et charges	3 322	3 432
Emprunts et dettes financières	244 883	301 052
Fournisseurs et comptes rattachés	10 855	9 496
Autres dettes et comptes de régularisation	25 210	26 635
Total dettes	280 948	337 183
Total passif	534 428	573 406

Conception, réalisation et rédaction
Milou-Dufay

Illustrations
Alain Bouldouyre

Photos
ATMB, Babylone Avenue, Thomas Bartel, Philippe Bauduin, David Bollard,
Bernard Collet, DR., Fotolia.com, Evelyne Garat, GEIE-TMB, Patrick Leroy,
Modulowatt-Sylvain Maigret, Réa, ©Julien Rousset/©Duris Guillaume,
Semaphore-photo.com, Ambroise Tezenas, Olivier Vaussenat.

Impression
Uberti-Jourdan

Ce document a été imprimé avec des encres végétales sur du papier satiné
FSC. Tous les déchets provenant du processus de production sont
également recyclés.





ATMB Paris
100, avenue de Suffren
75015 Paris

ATMB Bonneville
1440, route de Cluses
74138 Bonneville Cedex

ATMB Chamonix
Immeuble le Majestic
74400 Chamonix

GEIE-TMB
Plate-forme sud du Tunnel du Mont Blanc
11013 Courmayeur (AO)- Italie