

CONVENTION DE CONCESSION DES AUTOROUTES B 41 (GAILLARD-LE FAYET) ET A 42 (ANNEMASSE-CHATILLON-EN-MICHAILLE).

Sous réserve de l'approbation du présent avenant par décret en Conseil d'Etat entre :

La ministre de la Transition écologique agissant au nom de l'Etat,

D'une part, et

La Société concessionnaire française pour la construction et l'exploitation du tunnel routier sous le Mont-Blanc (ATMB), société d'économie mixte dont le siège social est situé au 1440 route de Cluses, 74130 Bonneville, représentée par M. Philippe REDOULEZ, directeur général, dûment accrédité,

D'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

Article 1^{er}

Sous réserve des dispositions des décrets intervenus ou à intervenir portant déclaration d'utilité publique et s'agissant du paragraphe 3 ci-dessous, des dispositions de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse du 24 septembre 1984 publié par le décret du 15 mai 1986 et dans les conditions définies par la présente convention et le cahier des charges annexé, l'Etat concède à la société concessionnaire française pour la construction et l'exploitation du tunnel routier sous le Mont-Blanc, qui accepte la construction, l'entretien et l'exploitation de :

1. L'autoroute Blanche A 40 entre la frontière suisse à Gaillard et Le Fayet, la section Gaillard-Bonneville ayant toutefois été construite par l'Etat et remise au concessionnaire ;
2. L'autoroute A 40 entre Châtillon-en-Michaille et Annemasse ;
3. L'autoroute A 41 entre Saint-Julien-en-Genevois et le raccordement à l'autoroute suisse A1 (ex. route suisse R.N. 1 a.)

La section suivante est également remise au concessionnaire :

– la route nationale RN 205 entre l'échangeur A 40/RN 205, au droit de Le Fayet, et la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc.

Article 2

La société concessionnaire s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, les études, procédures, travaux et opérations financières se rapportant à la présente concession et à se conformer, tant pour la construction que pour l'entretien et l'exploitation, aux conditions du cahier des charges et aux documents annexés.

Article 3

3.1. Dans les conditions définies par le cahier des charges, l'Etat remet à la société concessionnaire les terrains déjà acquis et les ouvrages déjà réalisés par lui.

3.2. L'Etat conserve toute liberté de réaliser ou d'améliorer tout ouvrage routier non compris dans la présente concession.

Article 4

La société concessionnaire s'engage notamment à assurer le financement de toutes les opérations prévues par la présente convention et le cahier des charges sous réserve de l'apport par l'Etat, dans les conditions et limites définies par le cahier des charges :

- A titre d'avances remboursables, des terrains déjà acquis et des ouvrages déjà réalisés par lui ;

- De sa garantie au service des emprunts émis par la société concessionnaire.

Les avances consenties par l'Etat lui seront remboursées dans les conditions définies par le cahier des charges.

La société concessionnaire s'engage également à assurer le financement du viaduc de Bardonnex, sous réserve de l'apport par les autorités helvétiques de leur contribution selon les modalités prévues à l'accord franco-suisse du 27 septembre 1984.

Article 5

La société concessionnaire est autorisée à percevoir des péages sur l'autoroute et des redevances pour installations annexes, dans les conditions définies par le cahier des charges.

Article 6

La présente convention et le cahier des charges annexé entreront en vigueur dès leur publication au *Journal officiel*. À cette date, la convention de concession passée le 4 février 1971 entre l'Etat et la société concessionnaire française pour construction et l'exploitation du tunnel routier sous le Mont-Blanc et le cahier des charges annexé, cesseront d'être en vigueur. Toutefois, les pièces A1 à A7 jointes audit cahier des charges resteront annexées au cahier des charges joint à la présente convention.

Article 7

Les frais de publication au Journal officiel et d'impression de la présente convention et du cahier des charges annexé sont à la charge de la société concessionnaire.¹

¹ *Convention du 15 novembre 1977. Texte modifié conformément aux avenants successifs.*

CAHIER DES CHARGES

TITRE 1^{er} - OBJET ET NATURE DE LA CONCESSION

ARTICLE 1^{er} - OBJET DE LA CONCESSION

Sous réserve des dispositions des décrets intervenus ou à intervenir portant déclaration d'utilité publique, le présent cahier des charges s'applique à la construction, à l'entretien et à l'exploitation :

1. de l'autoroute Blanche A 40, entre Châtillon-en-Michaille et Le Fayet.
2. de l'autoroute A 411 entre la frontière suisse à Gaillard et Annemasse, y compris l'infrastructure de la plate-forme douanière de Vallard.
3. de l'autoroute A 41 entre Saint-Julien-en-Genevois et le raccordement à la route suisse RN 1A, y compris la partie du viaduc de Bardonnex située en territoire suisse et objet de l'accord franco-suisse du 27 septembre 1984, dont l'approbation a été autorisée par la loi n° 85-1484 du 31 décembre 1985 et qui a été publié par décret du 15 mai 1986 (J.O. du 22 mai 1986).
4. de la route nationale RN 205 entre l'échangeur A 40/RN 205, au droit de Le Fayet, et la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc.

ARTICLE 2 - ASSIETTE DE LA CONCESSION

2.1. La concession s'étend à tous les terrains, ouvrages et installations nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de l'autoroute, y compris les raccordements aux voiries existantes, les dépendances et installations annexes directement nécessaires au service des usagers et réalisés en vue d'améliorer l'exploitation, telles que les aires de stationnement, stations-service, restaurants, hôtels, motels.

Sur l'autoroute A 40 entre Châtillon-en-Michaille et Le Fayet, la limite de la concession est fixée au PR 102,848, à la limite de concession APRR, d'une part, et à la route nationale 205 au Fayet, d'autre part.

Sur l'autoroute A 41, la limite de la concession est fixée à la frontière suisse, au point précisé à l'article 1er-3 de l'accord susvisé du 27 septembre 1984.

Sur l'autoroute A 411, la limite de la concession est fixée à la frontière suisse à Gaillard.

Sur la RN 205, la limite de la concession est fixée, d'une part, à l'autoroute A 40 au droit de Le Fayet au PR 61 + 000 de la RN 205, et, d'autre part, au PR 77 + 1026 situé immédiatement à l'est du giratoire assurant les échanges entre la RN 205, la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc et la route départementale RD 1506.

Sur les raccordements aux voiries existantes, cette limite est fixée au premier carrefour à partir de l'autoroute dans les conditions suivantes :

Echangeur	Voie raccordée correspondant à la limite de la concession
<i>A40 et A 411 (ex-B41)</i>	
Gaillard (A411)	RD 19
Etrembières.....	RD2/RD 1206
Boringes	RD 903
Toisinge	RD 1203
Bonneville Est	RD 1205
Scionzier	Avenue des Lacs
Cluses	RD 1205
Sallanches	RD 1205
Passy	RD 336
<i>A 40 (ex-A42)</i>	
Bellegarde	RD 101
Eloise	RD 1508
Viry.....	RD 1206 et RD992
Saint-Julien-en-Genevois	RD 1201
<i>RN 205</i>	
Le Fayet	A 40
Usine EDF	Voie d'accès
Châtelard	RD 13 -VC du chemin de Montcutant
Servoz	RD 13
Fontaine	RD 13 – VC « Route de Vaudagne », VC « Chemin des montées »
Trabets	RD 213
Bagna	RD 213
Houches	RD 243
Gravières	RD 243- VC « Route des bois » « Avenue des Alpages »
Glacier des Bossons	VC « Route des Montquarts » / VC Route des Rives
La Vigie	RN 205 vers Tunnel du Mont-Blanc et RD 1506

Sur l'autoroute A 41, l'infrastructure de la plate-forme douanière de Bardonnex fait partie de la concession.

Sur l'autoroute A 411, l'infrastructure de la plate-forme douanière de Vallard fait partie de la concession à l'exception des bâtiments de douane et de police.

Les terrains déjà acquis par l'Etat sont mis à la disposition du concessionnaire. Les autres terrains nécessaires à la concession sont acquis directement par le concessionnaire pour le compte de l'Etat ; ils sont, dès leur acquisition, intégrés au domaine de l'Etat.

2.2. Les biens meubles ou immeubles mis à disposition par l'Etat, acquis ou réalisés par la société concessionnaire, se composent de biens de retour, de biens de reprise et de biens propres. Ils sont définis de la façon suivante :

2.2.1. Biens de retour.

Ils se composent des terrains, bâtiments, ouvrages, installations et objets mobiliers directement nécessaires à l'exploitation de la concession telle qu'elle est définie par la convention de concession, par le présent cahier des charges et ses annexes, réalisés, acquis par la société concessionnaire ou mis à disposition par l'autorité concédante, ci-après désignés " biens de retour ".

Ces biens appartiennent à l'autorité concédante dès leur achèvement, acquisition ou mise à disposition.

En fin de concession, ces biens reviennent obligatoirement, et du seul fait de l'expiration de la concession, à l'autorité concédante. Dans le cadre des articles 36 et 37 du présent cahier des charges, ce retour est, en tout état de cause, gratuit.

2.2.2. Biens de reprise.

Ils se composent des biens autres que les biens de retour, qui peuvent éventuellement être repris par l'autorité concédante en fin de concession dans les conditions de l'article 37.2 du présent cahier des charges si l'autorité concédante estime qu'ils peuvent être utiles à l'exploitation de la concession, ci-après désignés " biens de reprise ".

Ces biens appartiennent à la société concessionnaire tant que l'autorité concédante n'a pas usé de son droit de reprise.

2.2.3. Biens propres.

Les biens propres se composent des biens qui ne sont ni des biens de retour ni des biens de reprise au sens des définitions données ci-dessus.

2.2.4. Dans un délai de vingt-quatre mois à compter de l'entrée en vigueur du huitième avenant au cahier des charges, une nomenclature et un inventaire sont établis contradictoirement, à l'initiative et aux frais du concessionnaire, classant les biens selon les trois catégories visées ci-dessus. Ces documents sont approuvés par le concédant et sont remis à jour tous les cinq ans par le concessionnaire, à ses frais. Leur mise à jour est vérifiée avant l'établissement du programme d'entretien et de renouvellement prévu à l'article 37 du présent cahier des charges. La nomenclature et l'inventaire sont tenus à la disposition du concédant sur simple demande.

ARTICLE 3 – CARACTERISTIQUES GENERALES DE L'OUVRAGE

La longueur concédée de l'autoroute A 40 entre Châtillon-en-Michaille et Le Fayet est de 102,8 kilomètres environ.

La longueur concédée de l'autoroute A 411 entre la frontière suisse et Annemasse est de 2,1 kilomètres environ.

La longueur concédée de l'autoroute A 41 est de 1,4 kilomètre environ.

La longueur concédée de la route nationale RN 205 est de 17 kilomètres environ.

Le profil en travers final et le profil en travers minimal en première phase des différentes sections des autoroutes A 40, A 41, A 411 et des bretelles, les possibilités d'élargissement ultérieur des différents tronçons d'autoroutes (section courante) concédées, sont définis dans le tableau ci-après et par les annexes A1, B4, C4 et D4 (annexe RN 205) au présent cahier des charges :

SECTIONS	SITUATION DEFINITIVE		SITUATION PREMIERE PHASE	
	Plate-forme	Nombre de voies	Plate-forme	Nombre de voies
Châtillon-en-Michaille – Tunnel du Vuache (Arcine)	25m	2 x 2	25m	2 x 2
Tunnel du Vuache	10m plus 11,7m	2 x 2	11,7m	2 x 2
Tunnel du Vuache (Vulbens) – Annemasse	26,5m	2 x 2	26,5m	2 x 2
St-Julien-en-Genevois – Frontière suisse	25m		25m	
Section courante		2 x 2		2 x 2
Viaduc		2 x 3		2 x 3
Gaillard – Boringes	27m	2 x 3	27m	2 x 3
Boringes – Toisinge	28,5m	2 x 3	28,5m	2 x 3
Toisinge – Le Fayet				
Section courante	24,5m	2 x 3	24,5m	2 x 3
Remblai > 4m	25m	2 x 3	25m	2 x 3

Ces largeurs de plate-forme ne tiennent pas compte des voies poids lourds dont l'implantation devra être définie au stade de l'avant-projet sur la base des normes ICTAAL.

Les vitesses de référence des différents tronçons d'autoroutes (section courante) sont les suivantes :

SECTIONS	Vitesses de référence
Châtillon-en-Michaille – Tunnel du Vuache (Arcine)	100 km/h
Tunnel du Vuache	100 km/h
Tunnel du Vuache (Vulbens) – Annemasse	100 km/h
St-Julien-en-Genevois – Frontière suisse	100 km/h
Gaillard – Le Fayet	140 km/h

L'autoroute A 40 entre Châtillon-en-Michaille et Annemasse et ses bretelles d'accès devront permettre le passage des convois militaires M 120.

ARTICLE 4 - CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

4.1.a) Les annexes A1 à A7 énumérées à l'article 47 définissent les dispositions d'ensemble de l'autoroute A 40 entre la frontière suisse à Gaillard et Le Fayet et ont servi à fixer les caractéristiques principales de l'avant-projet sommaire. Elles constituent le cadre dans lequel ont été établis les avant-projets et les projets d'exécution. Elles définissent aussi les règles applicables aux autres caractéristiques de l'ouvrage

b) Les annexes B1 à B10, énumérées à l'article 47, définissent les dispositions d'ensemble de l'autoroute A 40 entre Châtillon-en-Michaille et Annemasse et fixent les caractéristiques principales des avant-projets et des projets d'exécution établis par la société concessionnaire. Elles définissent aussi les règles applicables aux autres caractéristiques de l'ouvrage.

c) Les annexes C1 à C9 énumérées à l'article 47 définissent les dispositions d'ensemble de l'autoroute A 41 et fixent les caractéristiques principales de l'avant-projet sommaire. Elles constituent le cadre dans lequel seront établis les avant-projets et projet d'exécution.

d) Les annexes D1 à D11 énumérées à l'article 47 définissent les dispositions d'ensemble de la route nationale 205 entre l'échangeur A 40/RN 205, au droit de Le Fayet, et la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc, et fixent ses caractéristiques principales. Elles constituent le cadre dans lequel seront établis les avant-projets et projet d'exécution de la remise à niveau réalisée par le concessionnaire.

4.2. - La société concessionnaire fera son affaire des mises au point de détail relatives au tracé défini par les annexes au présent cahier des charges, des projets de rétablissement des communications des voies autres que les routes nationales en accord avec les collectivités concernées, ainsi que des adaptations conformes aux pratiques actuelles que l'État, après l'avoir entendue, jugerait nécessaire de faire apporter en conséquence des enquêtes d'utilité publique et parcellaire.

Elle prévoit ses dispositifs de péage de manière à être en mesure de satisfaire aux prescriptions des articles 25 à 29 du présent cahier des charges.

4.3. - De façon générale, la société concessionnaire est responsable de l'établissement des avant-projets en conformité avec les avant-projets sommaires approuvés par le ministre chargé de la voirie nationale.

Elle les établit et les lui adresse en temps utile. Le directeur général de la société atteste à l'occasion de cette transmission leur conformité au présent cahier des charges et aux dispositions de l'avant-projet sommaire arrêtées par le ministre chargé de la voirie nationale. La présentation de cette attestation constitue un préalable à l'engagement des travaux correspondants.

Toutefois, les avant-projets de signalisation et d'ouvrages d'art non courants sont soumis à l'approbation du ministre chargé de la voirie nationale. Cette approbation sera préalable à l'engagement des travaux correspondants.

La composition des dossiers d'avant-projet sera définie par une décision du ministre chargé de la voirie nationale. Chaque avant-projet, ainsi que les projets d'exécution correspondants établis ultérieurement par la société concessionnaire devra respecter les instructions visées en annexe.

Les projets établis selon les normes définies par les instructions visées ci-dessus devront être conçus pour satisfaire les règles générales intéressant la sécurité des usagers, la commodité et l'économie de la circulation.

4.4. - S'il lui en est fait la demande, la société concessionnaire sera tenue de présenter, au service du contrôle, le projet d'exécution de chacune des sections de l'autoroute ainsi que de tous les ouvrages dont la construction lui incombe, y compris ceux des installations annexes. La composition des dossiers des projets d'exécution sera définie par le ministre. Dans tous les cas, elle est tenue de présenter au service du contrôle, lorsque ce dernier lui en fait la demande, les justifications des ouvrages.

4.5. - La société concessionnaire pourra soumettre au ministre des demandes de modifications ou de dérogations aux documents visés aux paragraphes précédents. Ces demandes devront comporter des justifications techniques, économiques et financières des modifications ou des dérogations sollicitées. Ces demandes doivent en outre faire mention des mesures d'exploitation particulières qui pourraient s'avérer nécessaires du fait des dérogations demandées.

4.6. - La société concessionnaire sera tenue de procéder à l'étude de toutes variantes qui seraient prescrite par l'État. Les modalités de réalisation et de financement de ces variantes seront établies d'un commun accord entre les deux parties.

4.7. - Toutes ces procédures n'auront pour effet, ni d'engager la responsabilité de l'État, ni de dégager celle de la société concessionnaire des conséquences que pourraient avoir l'imperfection des dispositions prévues, la mauvaise exécution des travaux ou le fonctionnement des ouvrages.

TITRE II - CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE

ARTICLE 5 – REMISE PAR L'ETAT DES TERRAINS ACQUIS ET DES OUVRAGES REALISES PAR LUI

La remise à la société concessionnaire des terrains acquis et des ouvrages réalisés par l'État visés aux articles 1^{er} et 2 ci-dessus donne lieu à l'établissement de procès-verbaux auxquels sont annexés des états descriptifs et tous plans nécessaires pour définir la consistance des immeubles ainsi remis, en particulier les limites de la concession et la nature des ouvrages remis.

Dans ces procès-verbaux, la société concessionnaire reconnaît avoir une complète connaissance des terrains, ouvrages et installations qui lui ont été remis et renonce à toute réclamation à ce sujet envers l'État. Elle pourra toutefois exprimer, dans les procès-verbaux, les réserves qu'elle jugera utiles. Les documents ainsi établis seront joints au présent cahier des charges au moment de la remise.

L'État s'engage à remettre à la société concessionnaire, à titre gracieux, les terrains déjà acquis et les ouvrages déjà réalisés sur la route nationale RN 205.

ARTICLE 6 – MARCHES DE TRAVAUX, DE FOURNITURES ET DE SERVICES

La société concessionnaire peut passer librement des marchés de travaux, de fournitures ou de services pour les besoins de la concession sous réserve du respect de la législation et de la réglementation applicables et des dispositions contractuelles ci-dessous.

Les marchés de travaux, de fournitures ou services pour lesquels une procédure de publicité a été engagée à une date antérieure à l'approbation du huitième avenant à la présente convention, ainsi que les avenants auxdits marchés, demeurent soumis aux stipulations du cahier des charges qui les régissaient à cette date pour autant qu'elles ne sont pas contraires aux dispositions législatives et réglementaires applicables.

La liste exhaustive des entreprises groupées ainsi que des entreprises liées à la société concessionnaire au sens de l'article L. 2511-8 du code de la commande publique, est communiquée annuellement à l'autorité concédante et mise à jour en fonction des modifications qui interviennent ultérieurement dans les liaisons entre les entreprises.

Les ouvrages sont exécutés conformément aux avant-projets et aux avant-projets sommaires approuvés en respectant les clauses techniques du cahier des prescriptions communes applicables aux marchés de travaux relevant des services de l'équipement dans les conditions précisées en annexe.

La société concessionnaire communique à l'autorité concédante la composition de la commission des marchés ainsi que les règles internes applicables.

ARTICLE 6 BIS – CONTROLE DE L'EXECUTION DES MARCHES DE TRAVAUX, DE FOURNITURES ET DE SERVICES

6 bis 1. - Le concédant désigne le service, ci-après dénommé « l'Autorité chargée du contrôle », chargé de contrôler, au nom et pour le compte du concédant, l'exécution des obligations de la société concessionnaire pour ce qui concerne la réalisation des marchés de travaux, de fournitures et de services relatifs aux sections nouvelles et aux investissements complémentaires sur les autoroutes en service ou aux aménagements sur la RN 205.

L'Autorité chargée du contrôle pourra, en tant que de besoin, se faire assister par des experts, y compris extérieurs aux services de l'Etat.

6 bis 2. - La société concessionnaire met en permanence à la disposition de l'Autorité chargée du contrôle, des locaux de travail et de réunion lui permettant d'effectuer sa mission dans des conditions matérielles satisfaisantes.

6 bis 3. - La société concessionnaire communique à l'Autorité chargée du contrôle, chaque trimestre, les calendriers prévisionnels établis sur une base mensuelle permettant d'apprécier le bon déroulement des projets visés au 6 bis 1, particulièrement par rapport à la ou aux date(s) de mise en service des autoroutes ou sections d'autoroutes en construction ou à construire.

La société concessionnaire organise, une fois par trimestre, une réunion de coordination avec l'Autorité chargée du contrôle, afin que cette dernière puisse s'assurer du bon déroulement des projets. Des réunions supplémentaires peuvent être prévues à la demande de l'Autorité chargée du contrôle.

L'Autorité chargée du contrôle peut se faire communiquer, sans délai, tous documents relatifs à la réalisation des autoroutes ou sections d'autoroutes en construction ou à construire détenus par la société concessionnaire ou ses cocontractants tels que plans d'assurance qualité, rapports d'audit, études, plans d'exécution, notes de calcul, contrôles, essais, comptes rendus de réunions.

La société concessionnaire est tenue d'apporter son concours à l'Autorité chargée du contrôle et de laisser en permanence le libre accès à tout point du chantier.

6 bis 4. - Dans le cas où l'Autorité chargée du contrôle détecte d'éventuelles anomalies dans la réalisation des marchés de travaux, de fournitures ou de services ou si elle souhaite vérifier des points susceptibles d'affecter de manière notable la réalisation ou le bon fonctionnement ultérieur des autoroutes ou sections d'autoroutes en construction ou à construire, elle en informe la société concessionnaire.

ARTICLE 7- SECTIONNEMENT DES TRAVAUX ET DATES DE MISE EN SERVICE

7.1. Définition du sectionnement.

Il n'est défini aucun sectionnement.

7.2. Dates de mise en service.

Les autoroutes A 40, A 41, A 411 sont en service. L'exploitation de la RN 205 est assurée par ATMB depuis l'entrée en vigueur du sixième avenant à la convention de concession en vue de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'autoroute Blanche B 41 entre Gaillard et Le Fayet et de l'autoroute A 42 entre Annemasse et Châtillon-en-Michaille approuvée par décret du 2 décembre 1977 et au cahier des charges annexé à cette convention. Les travaux de remise à niveau sont achevés.

7.3. Réalisation des investissements au titre du contrat d'Entreprise 2010 - 2014.

a) En cas de retard, quelle qu'en soit la cause, dans la réalisation des constructions, et dans la réalisation des élargissements, définis à l'annexe F du cahier des charges, la société concessionnaire sera redevable à l'Etat d'une compensation au titre de l'avantage financier éventuel découlant de ces retards.

Le retard dans la réalisation de ces investissements est calculé tous les cinq ans à compter du 31 décembre 2014 inclus, en fonction des investissements effectivement réalisés et des dernières prévisions d'investissements.

b) Pour chaque type d'investissement dont l'échéancier de paiement est retardé ou susceptible d'être retardé, l'avantage financier pour la société est égal à 84 % du différentiel d'investissements capitalisé au taux k_1 jusqu'à l'échéance quinquennale du calcul de la compensation. Le taux k_1 est égal au coût de financement de l'Etat sur la maturité la plus proche de la durée de la concession restant à courir à la date d'intégration de l'investissement majoré d'une prime de risque de 2,5 %.

Le montant du différentiel d'investissements est déterminé par différence entre la valeur actuelle nette de l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe F du présent cahier des charges et la valeur actuelle nette de l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées et le rythme prévisible des dépenses à réaliser, dit échéancier recalé. Le calcul se fait en euros courants, à valeur globale d'investissements inchangée en euros constants. A ce titre, un coefficient multiplicateur est appliqué de façon uniforme aux montants annuels d'investissements de l'échéancier recalé. Ce coefficient multiplicateur est égal au rapport entre, d'une part, le montant total de référence des travaux en euros constants, tels que prévus dans le présent contrat, et, d'autre part, le montant total des travaux également en euros constants, qui aura été réestimé lors du compte rendu d'exécution de la concession prévu à l'article 35.3 du présent cahier des charges. La valeur actuelle nette est calculée en prenant le taux k_1 tel que défini dans le présent article.

Le montant de l'avantage financier à restituer par la société concessionnaire à chaque échéance quinquennale est corrigé des montants d'avantage financier déjà restitués aux échéances précédentes sur les opérations concernées.

c) La compensation globale est assurée comme suit :

La société concessionnaire réalise en priorité des investissements supplémentaires non prévus au cahier des charges sur le réseau concédé pour un montant, actualisé au taux de k_2 , égal à la somme des avantages financiers, calculés conformément au b) ci-dessus, pour l'ensemble des investissements faisant l'objet d'un retard. La nature et la programmation de ces investissements sont définies d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire. Le taux k_2 pris est égal au coût de financement de l'Etat sur la maturité la plus proche de la durée de la concession restant à courir à l'échéance quinquennale du calcul de la compensation majoré d'une prime de risque de 2,5 %.

A défaut de besoins d'investissements supplémentaires, la nature et les modalités de la compensation sont déterminées d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire, la modalité de compensation préférentielle étant la baisse de la hausse tarifaire prévue dans le cadre du contrat pour la période quinquennale à venir.

Le montant de la compensation est calculé dans les deux mois qui précèdent la fin de chaque échéance quinquennale à compter du 31 décembre 2014 inclus. Il est exprimé en valeur décembre de l'année de l'échéance quinquennale en cours. La compensation interviendra au plus tard avant le 31 décembre de l'échéance suivante.

La compensation due par la société à l'issue du contrat d'entreprise 2010-2014 établie par les parties est assurée par la réalisation d'investissements supplémentaires non inscrits au Cahier des charges pour la période 2021-2025 tel que constaté au bilan du contrat d'entreprise qui porte mention du montant du reliquat lié à l'abandon ou au retard d'opérations compensées.

d) Pour chaque opération mentionnée au a) ci-dessus, la société fournit sous sa responsabilité au concédant, avant le 1er décembre de chaque année, les informations nécessaires à l'exécution du présent article, notamment les montants annuels de dépenses réalisées et prévisionnelles nécessaires à l'établissement de l'échéancier recalé.

La mise en œuvre des dispositions du présent article est indépendante et ne préjuge pas de l'application des pénalités prévues à l'article 39 du présent cahier des charges lorsque les conditions de cette application sont réunies.

7.4. Réalisation des investissements prévus au contrat d'Entreprise 2021-2025

a) En cas d'écart entre l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe I au présent cahier des charges et l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées, le cas échéant minorées de l'apport de cofinancement des tiers et notamment des collectivités territoriales, relatives à la mise en œuvre du programme d'investissements prévu à l'annexe I du présent cahier des charges, quelle qu'en soit la cause, la société concessionnaire sera redevable à l'État d'une compensation au titre de l'avantage financier découlant de cet écart.

L'écart entre ces deux échéanciers est constaté au 31 décembre de l'année de la dernière mise en service, et au plus tard au 31 décembre 2026. Toutefois, si une opération est abandonnée dans les conditions indiquées au e) du présent article, celle-ci fait l'objet d'un traitement différencié tel que prévu au e), et la part de l'échéancier liée à cette opération n'est pas prise en compte dans le constat de cet écart.

b) La compensation au titre de l'avantage financier mentionné au a) est égale au différentiel d'investissements capitalisé au taux k3 de 5,2 %.

Le montant du différentiel d'investissements est déterminé pour l'ensemble des opérations, à l'exclusion des opérations abandonnées dans les conditions prévues au e), par différence entre la valeur actuelle nette de l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe I au présent cahier des charges et décalé de la durée comprise entre la date d'entrée en vigueur du huitième avenant, et la valeur actuelle nette de l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées, le cas échéant minorées de l'apport de cofinancement des tiers et notamment des collectivités territoriales, dit échéancier recalé.

Le calcul se fait en euros courants, à valeur globale d'investissements inchangée en euros constants. A ce titre, un coefficient multiplicateur est appliqué de façon uniforme aux montants annuels d'investissements de l'échéancier recalé. Ce coefficient multiplicateur est égal au rapport entre, d'une part, le montant total de référence des investissements en euros constants, tels que prévus dans l'annexe I et, d'autre part, le montant total des dépenses effectivement réalisées également en euros constants. La valeur actuelle nette est calculée en prenant le taux k3 tel que défini dans le présent paragraphe.

c) La compensation globale est assurée comme suit :

La société concessionnaire réalise en priorité des investissements supplémentaires non prévus au cahier des charges sur le réseau concédé pour un montant, actualisé au taux de k3, égal au montant de l'avantage financier calculé conformément au b) ci-dessus. La nature et la programmation de ces investissements sont définies d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire.

A défaut de besoins d'investissements supplémentaires, la nature et les modalités de la compensation sont déterminées d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire.

Le montant de la compensation est calculé par la société concessionnaire et soumis au concédant dans les deux mois qui suivent l'échéance mentionnée au a) ci-dessus. Il est exprimé en valeur décembre de l'année de cette échéance. La compensation intervient au plus tard 24 mois suivant le calcul de la compensation.

d) Pour le programme de travaux mentionné au a) ci-dessus, la société fournit sous sa responsabilité au concédant, avant le 1er décembre de l'année de l'échéance mentionnée au a) ci-dessus, les informations nécessaires à l'exécution du présent article, notamment les montants annuels des dépenses effectivement réalisées.

e) Une opération listée à l'annexe I est abandonnée notamment si l'une au moins de ces conditions est remplie :

- l'engagement financier d'une collectivité territoriale ne peut être obtenu par le concessionnaire dans les 12 mois suivants la date d'entrée en vigueur du huitième avenant au contrat de concession ;

- les travaux ne sont pas engagés dans les cinq ans suivants la date d'entrée en vigueur du huitième avenant au contrat de concession, notamment en raison d'une décision de l'Etat ;

- le concédant et la société concessionnaire en conviennent d'un commun accord.

Quelle que soit la cause de cet abandon, la société concessionnaire est redevable à l'État d'une compensation au titre de l'avantage financier découlant de cet abandon.

Cette compensation est égale à la part du coût de l'investissement concerné compensée par voie tarifaire, indiquée à l'annexe I, capitalisée au taux k_3 , minorée de l'ensemble des coûts et frais déjà engagés par le concessionnaire, au prorata de la part de l'opération financée par compensation, et dûment justifiés par lui sur l'opération abandonnée.

La mise en œuvre de la compensation s'applique dans les conditions du c).

La mise en œuvre des dispositions du présent article est indépendante et ne préjuge pas de l'application des pénalités prévues à l'article 39 du présent cahier des charges lorsque les conditions de cette application sont réunies.

ARTICLE 8 – MISE EN SERVICE DES OUVRAGES ET DES INSTALLATIONS DE LA CONCESSION

Avant toute mise en service totale ou partielle d'un échangeur, d'une aire annexe ou d'une section d'autoroute, l'État procèdera, sur demande du concessionnaire formulée deux mois au moins avant la date prévue pour cette mise en service, à une inspection des travaux en vue de vérifier leur conformité au présent cahier des charges.

Il procèdera en outre, quelques jours avant la mise en service, à une inspection de sécurité.

Le concessionnaire transmet à l'Etat, quinze jours au moins avant la date prévisionnelle de mise en service, un rapport concernant la conformité des ouvrages au cahier des charges et notamment au référentiel technique en vigueur au moment de la décision ministérielle d'approbation. L'Etat peut, par décision motivée au regard du rapport, décaler la date prévisionnelle d'inspection de sécurité.

Au vu des procès-verbaux de ces inspections, le ministre chargé de la voirie nationale délivre une autorisation de mise en service.

Dans l'année qui suit cette mise en service, un dossier de récolement de l'ouvrage autoroutier sera établi par la société concessionnaire, qui conserve l'exemplaire du concédant. Celui-ci lui sera accessible en toute circonstance et pourra lui être remis en support papier sur simple demande.

Cette formalité ne fait pas obstacle à la réalisation ultérieure de travaux de parachèvement et d'amélioration, sauf si, pour des raisons de sécurité, le ministre chargé de la voirie nationale en exige la réalisation préalablement à la mise en service. Ils feront l'objet d'un procès-verbal de récolement ultérieur.

ARTICLE 9 - PHASAGE ET MODIFICATION DES OUVRAGES, OUVRAGES ET INSTALLATIONS SUPPLÉMENTAIRES

9.1. - La société concessionnaire pourra, après approbation par le ministre chargé de la voirie nationale, modifier les ouvrages et installations, établir et mettre en service des ouvrages et installations supplémentaires pourvu qu'il n'en résulte aucune modification essentielle dans le contenu de la concession.

9.2. - Dans les mêmes conditions, elle sera tenue de réaliser les modifications et ouvrages supplémentaires qui pourraient être prescrits par le ministre et de les mettre en service. Les

modalités de réalisation et de financement en seront fixées d'un commun accord. A défaut d'un tel accord, l'affaire serait portée devant le tribunal administratif compétent.

9.3 - L'État et la société concessionnaire examineront d'un commun accord, en fonction du volume de la circulation, de sa répartition dans le temps et des conditions de son écoulement, les dates auxquelles il conviendra d'accroître le nombre de voies de circulation ou de construire des ouvrages supplémentaires conformément aux dispositions du paragraphe 9.2 ci-dessus.

9.4. - La société ATMB étudiera la requalification, et en particulier l'intégration environnementale de l'ensemble du réseau de la concession autoroutière.

9.5 - La réalisation de certaines de ces opérations fait l'objet d'un cofinancement des collectivités territoriales ou de tiers concernés dont le montant est précisé en annexe I.

ARTICLE 10 - DÉLIMITATION DES EMPRISES

Dans les deux ans qui suivront la mise en service des divers ouvrages de la concession, il sera procédé, aux frais de la société concessionnaire et, au besoin, d'office par l'État, à la délimitation des terrains faisant partie des dépendances immobilières de la concession qui constituent l'emprise de l'autoroute, à l'exception des emplacements des installations provisoires de chantier, des lieux d'extraction ou de dépôts de matériaux qui ne font pas partie de la concession. Cette délimitation sera soumise à l'approbation du ministre chargé de la voirie nationale.

Le concessionnaire pourra ensuite aliéner les terrains situés en dehors des limites d'emprises, sous réserve des droits des propriétaires expropriés.

ARTICLE 11 - DROITS CONFÉRÉS ET OBLIGATIONS IMPOSÉES À LA SOCIÉTÉ CONCESSIONNAIRE

Lorsque les travaux sont déclarés d'utilité publique, la société concessionnaire sera investie, pour l'acquisition des terrains et l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'État en matière de travaux publics. Elle demeurera, en même temps, soumise à toutes les obligations qui découlent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Elle est tenue de se conformer aux engagements pris et aux conditions prévues à l'occasion de la déclaration d'utilité publique et de satisfaire aux conditions de réalisation dont est assortie cette déclaration et qui lui sont notifiées à l'issue de ladite procédure.

ARTICLE 12 - FRAIS À LA CHARGE DE LA SOCIÉTÉ CONCESSIONNAIRE

12.1. - Tous les frais nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation des autoroutes, y compris les frais correspondant à l'éclairage des barrières de péage et des accès ainsi qu'à la mise en place de dispositifs antibruit là où les textes en vigueur applicables en matière de nuisances sonores l'imposent, sont à la charge de la société concessionnaire sauf dispositions contraires résultant de l'application éventuelle des articles 1^{er}, 4.6 et des paragraphes 9.2 et 9.3.

Sont également à la charge du concessionnaire, sauf son recours contre qui de droit, toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers, à ces mêmes titres.

Sont, en particulier, à la charge de la société concessionnaire, les dépenses d'acquisition des terrains y compris tous les frais en résultant ; ces acquisitions devront être faites dès l'origine pour la phase définitive précisée à l'article 3.

Sont également à la charge de la société concessionnaire les dépenses encourues pour le renforcement des ouvrages d'art situés sur les itinéraires routiers pour convois de classe E et super E.

12.2. - Le coût du raccordement à d'autres réseaux autoroutiers, y compris celui des échangeurs, sera pris en charge, sauf dispositions contraires, à parts égales par les différents maîtres d'ouvrage.

12.3. - La construction et l'entretien des bâtiments destinés aux administrations chargées des contrôles d'accès à la zone franche située au voisinage de la Suisse n'incombent pas à la société concessionnaire. Celle-ci est cependant tenue de mettre gratuitement à leur disposition les plates-formes nécessaires aux installations de contrôle.

12.4. - La société concessionnaire contribue par voie de fonds de concours à l'aménagement en route express à deux fois deux voies de la route nationale 205 Le Fayet - La Vigie pour un montant de 204 millions de francs, valeur juin 1989.

Ces montants seront actualisés par l'application d'un coefficient K tel que défini à l'article 34 du présent cahier des charges et pour lequel la valeur de l'indice TP 01 de référence est celle du mois de juin 1989.

12.5. - Dans le cadre de la politique gouvernementale du 1 % Paysage et Développement, pour les sections à construire, la société concessionnaire contribue, sous réserve d'une participation des collectivités publiques concernées à hauteur du même montant, aux dépenses nécessaires à la bonne insertion de l'autoroute dans le paysage environnant et participant au développement cohérent et durable des territoires traversés, dans l'intérêt tant des habitants du voisinage que des usagers de l'autoroute, y compris les dépenses d'entretien des aménagements paysagers ainsi réalisés. Ces dépenses peuvent concerner des interventions en dehors de l'emprise concédée.

Le montant global des dépenses immédiates et récurrentes à la charge de la société concessionnaire ne pourra dépasser 1 % du coût des ouvrages.

12.6. - La société concessionnaire accordera une attention particulière à l'intégration paysagère des ouvrages et des équipements connexes à réaliser. Un soin spécifique sera apporté aux études architecturales des nouveaux ouvrages d'art courants et non courants, afin de garantir leur bonne insertion dans les sites naturels et leur cohérence avec les caractéristiques des territoires traversés.

TITRE III - EXPLOITATION DE L'AUTOROUTE

ARTICLE 13 – EXPLOITATION, ENTRETIEN ET MAINTENANCE DES OUVRAGES ET INSTALLATIONS

13.1. - Qualité de l'exploitation, de l'entretien et de la maintenance des ouvrages et installations.

Sous peine des sanctions prévues aux articles 39 et 40 du présent cahier des charges, la société concessionnaire est tenue en tout temps, sauf cas de force majeure dûment constaté, de disposer et de mettre en œuvre sans délai tous les moyens conformes aux

règles de l'art de nature à assurer en permanence, quelles que soient les circonstances et notamment les circonstances atmosphériques, la continuité de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de commodité.

La société concessionnaire exploite l'autoroute conformément à la réglementation et aux instructions en vigueur en matière d'exploitation de la route.

Des objectifs particuliers de qualité de service sont définis d'un commun accord et par écrit entre le concédant et la société concessionnaire. En l'absence d'accord, des objectifs sont fixés par le ministre chargé de la voirie nationale

Ces objectifs portent en particulier sur :

- la conservation du patrimoine, notamment l'état des chaussées et l'état des ouvrages d'art;
- l'exploitation, notamment le maintien de la viabilité et l'aide au déplacement.

Les ouvrages établis en vertu de la présente concession y compris les équipements et installations d'exploitation et de sécurité, sont entretenus et maintenus en bon état et sont exploités à ses frais par le concessionnaire ou, sous sa responsabilité, par les titulaires de contrats visés à l'article 30, de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés, et sont mis en conformité avec les règlements et instructions en vigueur.

La signalisation est en permanence mise en conformité avec les règlements en vigueur.

Les lignes de télécommunication terrestres et aériennes et les postes établis pour assurer la sécurité de la circulation sont mis en place et entretenus à ses frais par la société concessionnaire.

La société concessionnaire entretient l'ensemble des dépendances et des ouvrages de la concession dans un souci permanent et durable de préservation des espèces et des milieux, des ressources naturelles, du cadre de vie des riverains et d'intégration de l'autoroute dans les paysages traversés. Ces objectifs sont déclinés d'un commun accord et par écrit entre le concédant et la société concessionnaire.

Le concessionnaire est tenu d'assurer ou de faire assurer, sous sa responsabilité, sur l'ensemble du domaine concédé, le dépannage des véhicules en panne ou accidentés, dans les conditions prévues par la réglementation et les instructions en vigueur. Si cette prestation est confiée à des tiers, les dépanneurs sont sélectionnés par le concessionnaire au terme d'une procédure de publicité et de mise en concurrence. Les dépanneurs sont agréés pour une durée maximale de cinq ans s'agissant du dépannage des véhicules légers et pour une durée maximale de sept ans s'agissant des véhicules poids lourds.

13.2. Information routière en temps réel des usagers.

Le concessionnaire organise la collecte, la centralisation et le traitement des données relatives au trafic sur son réseau et délivre alors en temps réel des informations pertinentes, fiables et cohérentes au plus grand nombre d'usagers.

La société concessionnaire et les services de l'Etat échangent, en temps réel, à titre gratuit et sans autre condition, les données liées à la sécurité routière et aux conditions générales de circulation, définies dans l'annexe E au présent cahier des charges.

13.3. Conditions juridiques applicables à la RN 205.

La route nationale RN 205 sera remise à niveau, exploitée et entretenue en conformité avec la législation, la réglementation et les recommandations en vigueur à la date de réalisation des prestations correspondantes.

Néanmoins, la route nationale RN 205 est une route existante qui conserve son statut de route express. Dans ces conditions, les normes constructives et celles relatives à sa géométrie ne sont applicables que si elles sont compatibles avec ce statut.

En ce qui concerne la remise à niveau, l'entretien et la maintenance des ouvrages d'art, l'environnement et l'exploitation de la RN 205, les normes applicables sont identiques à celles qui s'imposent à l'ensemble de la concession autoroutière de la société à compter de l'expiration du délai de vingt-quatre mois pour l'exploitation et les travaux relatifs à la sécurité routière prévus aux annexes D6 et D10, et de l'expiration du délai de quarante-huit mois pour les autres travaux prévus à l'annexe D10.

13.4. - Indicateurs de performance :

Afin d'assurer le maintien et l'amélioration du niveau de qualité du service rendu à l'utilisateur, des objectifs particuliers de qualité de service font l'objet d'un suivi grâce à un système d'indicateurs de performance. Ces indicateurs de performance concernent notamment :

- l'état de surface des chaussées ;
- l'état structurel des ouvrages d'art ;
- la fonctionnalité des ouvrages d'art ;
- la sécurité sur ouvrage d'art ;
- la qualité des aires de repos ;
- les délais d'intervention sur événement ;
- les délais entre événement grave et message (radio, panneaux à messages variables) ;
- l'attente au péage ;
- la gestion de la viabilité hivernale (verglas, neige) ;
- les délais de réponse aux sollicitations écrites d'utilisateurs ;
- les délais de dépannage ;
- l'état des structures de chaussées ;
- la propreté des abords ;
- la consommation de produits phytosanitaires.

La définition exacte ainsi que les modalités de mesure et de calcul de chacun de ces indicateurs sont déterminées d'un commun accord par le concédant et le concessionnaire. Elles sont précisées dans l'annexe J du présent cahier des charges.

L'ensemble des actions de relevés, mesures et calculs nécessaires à la production des indicateurs est effectuée par le concessionnaire et sous sa responsabilité. Par exception, les relevés, mesures et calculs relatifs à l'indicateur de qualité des aires de repos sont effectués par le concédant et notifiés au concessionnaire par lettre simple.

Sauf mentions spécifiques dans le contrat d'entreprise en cours d'exécution, les calculs et résultats des indicateurs de performance font l'objet d'un rapport annuel de la part du concessionnaire, annexé au compte-rendu d'exécution de la concession prévu à l'article 35.3 du cahier des charges.

Les niveaux de performance déclarés atteints par le concessionnaire font l'objet de contrôles de la part de l'autorité concédante, le cas échéant assistée ou représentée par tout tiers de

son choix dûment mandaté à cet effet. Ces contrôles peuvent être réalisés sous la forme de mesures ponctuelles ou d'audits sur les méthodes de mesures ou de calculs mis en œuvre par le concessionnaire. A cette fin, le concessionnaire tient à la disposition de l'autorité concédante les relevés, mesures et calculs ayant permis la construction des indicateurs. Les synthèses proposées par le concessionnaire peuvent faire l'objet de corrections de la part du concédant en fonction des résultats des contrôles contradictoires effectués. En cas de contrôle permettant d'établir que le concessionnaire a commis une erreur substantielle et manifeste dans la mesure ou le calcul d'un ou plusieurs indicateurs ou n'a pas mesuré ou calculé de manière sincère un ou plusieurs indicateurs, ces frais de contrôle et d'assistance raisonnables et justifiés engagés par le concédant sont à la charge du concessionnaire.

Le concédant peut demander au concessionnaire le versement d'une pénalité en cas de non-atteinte, pour des faits imputables au concessionnaire, des objectifs de performance. Les pénalités sont arrêtées et le cas échéant acquittées par année civile sur le fondement des synthèses relatives au niveau de performance atteint par le concessionnaire sur les périodes spécifiées pour chaque objectif de performance de l'année civile considérée. Les modalités d'application et de calcul des pénalités sont définies à l'article 39.7.

ARTICLE 14 – REGLEMENT D'EXPLOITATION, MESURES DE POLICE ET GESTION DU TRAFIC

14.1. - La société concessionnaire se conforme aux règlements de police édictés par les autorités compétentes.

14.2. - Elle soumet à l'approbation des autorités compétentes, 2 (deux) mois au moins avant la date prévue pour leur mise en application, les règlements d'exploitation et les plans d'intervention et de sécurité adaptés. Ces plans contiennent les dispositions essentielles sur l'organisation de la société, ses moyens, ainsi que des consignes générales d'intervention, tant pour les personnels de la société que pour les services et entreprises liés par contrat avec la société concessionnaire.

14.3. - La société concessionnaire participe, sous la conduite de l'autorité coordinatrice compétente, à l'élaboration, au suivi et à la mise à jour des plans de gestion du trafic qui intéressent tout ou partie de son réseau concédé. En cas de déclenchement d'un ou plusieurs plans de gestion du trafic, elle se conforme sans délai, sous la conduite de l'autorité coordinatrice compétente, aux prescriptions qu'ils contiennent et met en œuvre toutes les mesures requises pour la gestion du trafic. Elle participe, dans les conditions définies dans les plans de gestion du trafic, à l'assistance aux usagers.

14.4. - La société concessionnaire participe à l'échange permanent et en temps réel des informations relatives à la circulation routière avec les autres exploitants gestionnaires de réseaux routiers et autoroutiers et les autorités concernées.

14.5. - La société concessionnaire se soumet, sans pouvoir prétendre à indemnité, à toutes les mesures prises par les autorités investies du pouvoir de police de la circulation, en vue de tirer le meilleur parti pour toutes les catégories d'usagers de l'ensemble du réseau routier dont fait partie l'autoroute concédée.

14.6. - Le ministre chargé de la voirie nationale arrête les dispositions du service minimum à assurer pour maintenir la permanence de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité en cas de grève des agents du concessionnaire.

ARTICLE 15 – INTERDICTIONS ET RESTRICTIONS DE LA CIRCULATION

Si l'exécution de travaux sur une section d'autoroute en service entraîne l'interruption du trafic ou provoque des restrictions de circulation, la société concessionnaire se soumet aux obligations qui résultent des instructions en vigueur relatives à l'exploitation sous chantier des autoroutes en service.

Toute restriction importante ou interruption de la circulation nécessitée par des travaux est portée en temps utile à la connaissance du public par les soins de la société concessionnaire par tous moyens appropriés.

En cas de force majeure imposant l'interruption, les services de l'Etat compétents doivent être immédiatement avisés.

ARTICLE 16 - OBLIGATIONS RELATIVES À DIVERS SERVICES PUBLICS

La société concessionnaire est tenue de se conformer aux lois et règlements existants ou à intervenir, notamment en ce qui concerne le libre exercice des services de police, de lutte contre l'incendie, de sécurité, de protection civile, de santé, de défense nationale, ainsi que de la protection des sites et paysages et les installations de distribution de carburants.

La société concessionnaire se concerte avec les administrations compétentes pour concilier, dans le respect de la réglementation en vigueur, les préoccupations des autres services publics, notamment les services des télécommunications, avec ses propres obligations, à l'occasion des procédures et travaux concernant chacun d'eux.

ARTICLE 17 - PUBLICITÉ

La publicité sur les emprises du domaine public et à ses abords est soumise aux lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 18 - AGENTS DE LA SOCIÉTÉ CONCESSIONNAIRE

Les agents que la société concessionnaire emploie pour la surveillance et la garde des ouvrages concédés et la perception des péages peuvent être commissionnés et assermentés dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur. Ils portent des insignes distinctifs de leur fonction ; ces insignes seront tels que ces agents ne puissent être confondus avec le personnel des forces de police.

Le ministre chargé de la voirie nationale peut, par ordre de service motivé, la société concessionnaire entendue, requérir le renvoi hors de la concession de tout agent de la société concessionnaire.

ARTICLE 19 – ECOUTE DES USAGERS ET RECLAMATIONS

La société concessionnaire met en œuvre une politique à l'écoute des usagers.

Elle recueille l'avis des usagers sur la qualité du service, notamment au travers d'une enquête annuelle dont le contenu et la méthodologie sont définis par le concédant après concertation avec la société concessionnaire. Les résultats de cette enquête sont transmis sans délai au concédant.

La société concessionnaire met les usagers en mesure d'exprimer leurs réclamations ou observations sur le service rendu par tous les moyens de communication, adaptés aux technologies disponibles. La mise à disposition de ces moyens de communication est portée à la connaissance du public, par une information largement diffusée. La société adresse chaque année au service de l'Etat compétent un bilan des réclamations des usagers et des suites qu'elle y a données ou qu'elle entend y donner. La présentation de ce bilan est définie par le concédant en concertation avec la société concessionnaire.

ARTICLE 20 – DIFFUSION DE L'INFORMATION RELATIVE A L'EXPLOITATION DE L'AUTOROUTE

La société concessionnaire fournit aux services de l'Etat compétents les documents, notamment statistiques, comptes rendus et informations relatifs à l'exploitation de l'autoroute fixés par une instruction du ministre chargé de la voirie nationale.

En particulier, la société concessionnaire fournit au concédant, gratuitement, sans condition et sans délai, les données de trafic mensuelles, trimestrielles ou annuelles qu'elle détient et tout autre donnée de trafic nécessaire à l'élaboration, à la mise en œuvre et au suivi de la politique routière.

TITRE IV - RÉGIME FINANCIER DE LA CONCESSION

ARTICLE 21- DISPOSITIONS GENERALES DU FINANCEMENT

La société concessionnaire assure à ses risques et périls le financement de la construction, de l'exploitation, de la maintenance et de l'entretien des ouvrages de la concession, dans les conditions fixées par la convention de concession et le présent cahier des charges.

ARTICLE 23

L'article 23 est supprimé.

ARTICLE 24

L'article 24 est supprimé.

ARTICLE 24 bis

L'article 24 *bis* est supprimé.

ARTICLE 25 – TARIFS DES PEAGES

25.1. Les tarifs de péage sont fixés chaque année par la société concessionnaire, conformément à la législation et à la réglementation en vigueur, dans les conditions définies au présent article.

25.2. – I. – Pour l'application du présent article 25, les tarifs de péage doivent s'entendre hors taxe sur la valeur ajoutée (HT).

La hausse globale des tarifs de péage (HT) applicables aux véhicules ou ensembles de véhicules de hauteur totale inférieure ou égale à 2 mètres et de poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes (classe 1) est conforme à l'évolution du tarif kilométrique moyen théorique (HT) de la société.

Le tarif kilométrique moyen théorique (HT) de la société (dit TKMETS) est égal à la somme des tarifs théoriques (HT) applicables aux véhicules de classe 1 sur chacun des trajets possibles internes à l'autoroute A 40 tels que définis au 25.2 (II) ci-après, rapportée à la somme des longueurs de tous ces trajets.

Au 1^{er} février 2019, le TKMETS applicable aux véhicules de classe 1 est de 9,66299 centimes d'euros/km HT, soit 11,59558 centimes d'euros/km TTC.

Ce TKMETS sera amené à évoluer en fonction des résultats de l'étude de remise à plat de la tarification pratiquée sur les sections de « péage ouvert ».

25.2. – II. – Les tarifs sont révisés une fois par an. La révision intervient, sauf exception, au 1^{er} février de chaque année.

Pour l'application de la révision, on définit les 8 tarifs élémentaires (Ti) de référence suivants:

T ₁	Châtillon / Bellegarde
T ₂	Bellegarde / Eloise
T ₃	Eloise / Annemasse
T ₄	Barrière pleine voie de Nangy
T ₅	Bonneville-Ouest
T ₆	Bonneville-Est
T ₇	Cluses-Ouest
T ₈	Cluses-Est

Pour chacun de ces tarifs élémentaires, on distingue :

– le tarif théorique (Tti) qui résulte de l'application de la loi tarifaire applicable : chaque année, ce tarif Tti est défini en appliquant de façon automatique au tarif théorique de l'année précédente, l'évolution prévue par la loi tarifaire ;

– le tarif appliqué (Tai), qui est le tarif dérivé du tarif théorique par arrondi à l'unité de compte élémentaire la plus proche permettant la facilité de paiement en espèces.

Au 1^{er} janvier 2010, cette unité de compte élémentaire est la dizaine de centimes d'euros, et pour chaque tarif élémentaire, le tarif Tti est égal au tarif en vigueur à cette date.

Pour les autres tarifs applicables sur le réseau, on distingue le tarif théorique pris en compte dans le calcul du TKMETS défini au 25.1 du tarif appliqué. Les tarifs théoriques et appliqués correspondants se calculent à partir respectivement des tarifs théoriques et des tarifs appliqués élémentaires, par application des formules d'additivité précisées dans l'annexe G au présent cahier des charges.

Pour le contrat d'entreprise 2010-2014, l'évolution annuelle des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 sera égale à :

– pour l'année 2010 : 0,40 % ;

– pour les années 2011 à 2014 : 100 % du taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) In majorée d'une hausse spécifique de 0,40 %.

Pour la période 2015-2019, et sans investissement compensable autre que ceux qui sont prévus au contrat d'entreprise 2010-2014, l'évolution des tarifs de péage applicable aux

véhicules de la classe 1 sera égale à 100% du taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) I_n .

Pour la période 2021-2025, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 est égale $75 \% * I_n + 0,33 \%$.

Avec $I_n = (I_{n-1}/I_{n-2}) - 1$, où I_n est l'indice des prix à la consommation, hors tabac, ensemble des ménages, constaté en octobre de l'année n .

Pour les exercices 2019 à 2023, l'évolution des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 fixée au quatrième alinéa du présent article 25.2. Il est majorée d'une hausse de 0,31 % chaque année, en compensation de la hausse de la redevance domaniale issue du décret n° 2013-436 du 28 mai 2013.

En l'absence de contrat d'entreprise entre l'Etat et la société concessionnaire, la majoration annuelle des tarifs de péage ne peut être inférieure à 70 % du taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) constatée depuis la fixation, l'année précédente, des tarifs applicables sur le réseau concédé à la société concessionnaire.

Un an au moins avant l'expiration du contrat d'entreprise en vigueur, l'Etat et la société concessionnaire se concertent dans l'objectif de conclure un nouveau contrat d'entreprise immédiatement après l'expiration du précédent.

Le TKMTS des autres classes de véhicules est déduit du TKMTS de la classe 1 selon les mêmes méthodes de calcul et par application de coefficients. Au 1er janvier 2020, ces coefficients sont les suivants :

- classe 2 : 1,759 ;
- classe 3 : 2,761
- classe 4 : 3,594
- classe 5 : 0,620.

Les coefficients des classes 2 et 5 sont au maximum égaux à 1,759 et 0,620 sur la période 2010-2014.

Pour l'application du présent article, les classes 2,3,4 et 5 sont respectivement définies comme suit :

- classe 2 : véhicules ou ensembles de véhicules de hauteur totale comprise strictement entre 2 mètres et 3 mètres et de poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égal à 3,5 tonnes ;
- classe 3 : véhicules à deux essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes ;
- classe 4 : véhicules ou ensembles de véhicules à plus de deux essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes ;
- classe 5 : motos.

25.3. - La société s'engage à mettre en œuvre les modulations spatiales et temporelles de ses tarifs de péage demandées par l'Etat dans le cadre de sa politique générale en matière de régulation des trafics.

En outre, la société concessionnaire peut appliquer des taux kilométriques différents selon les trajets et les périodes. Ces modulations doivent trouver leur justification à la fois dans certaines différences de situations appréciables faites aux usagers et dans des considérations d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service public autoroutier. Les objectifs de ces modulations sont précisés dans le contrat d'entreprise.

Sous réserve des dispositions du paragraphe 25.4 ci-après, les taux kilométriques appliqués aux véhicules d'une même catégorie ne peuvent, sur aucun parcours, s'écarter de plus de 50 % du taux kilométrique moyen de cette catégorie, sauf accord conjoint du ministre chargé de la consommation et du ministre chargé de la voirie nationale.

La mise en œuvre de ces modulations tarifaires se fait dans le cadre de l'évolution moyenne globale des tarifs kilométriques de la société telle que fixée par le contrat d'entreprise. En particulier, elle ne doit pas avoir d'impact sur les recettes de la société.

25.4. - Une majoration du tarif normalement applicable aux véhicules de la catégorie considérée d'un montant maximal de 70 % peut être appliquée par la société concessionnaire aux véhicules susceptibles d'entraîner une dégradation ou une usure anormale des ouvrages tels notamment que les véhicules munis de pneumatiques à crampons.

25.5. - La tarification des sections nouvelles à leur mise en service est fixée par la société concessionnaire sur la base du taux kilométrique moyen de son réseau au moment de l'ouverture de ces sections, éventuellement corrigé en fonction des coûts de construction et d'exploitation si ceux-ci sont sensiblement différents de ceux constatés sur le reste du réseau.

La tarification des nouveaux échangeurs est fixée par la société concessionnaire en cohérence avec d'une part, le taux kilométrique moyen de l'autoroute concernée et, d'autre part, la tarification des échangeurs les plus proches corrigée en fonction des coûts de construction et d'exploitation.

Cependant, dans le cas où le tarif envisagé conduit à un taux kilométrique moyen de la section ou de l'échangeur considérés supérieur de plus de 20 % au taux kilométrique moyen des sections contiguës de son réseau, la société recueille l'accord du ministre chargé de la consommation et du ministre chargé de la voirie nationale avant de fixer les tarifs applicables à la mise en service.

25.6. - Les tarifs de péage fixés dans les conditions prévues au présent article et conformément aux dispositions du contrat d'entreprise sont applicables à l'expiration d'un délai d'un mois après leur dépôt auprès du ministre chargé de la consommation et auprès du ministre chargé de la voirie nationale.

La société concessionnaire est tenue de fournir à cet effet aux ministres intéressés tous les éléments d'information et de calcul nécessaires à la vérification de la bonne application des règles définies au présent paragraphe 25.6 et au contrat d'entreprise et de la réglementation en vigueur. Elle est également tenue de répondre, dans le délai prescrit, à toute demande d'information complémentaire qui pourrait lui être adressée par les services intéressés.

Si les tarifs fixés par la société concessionnaire ne sont pas considérés comme conformes aux règles définies par le présent article ou aux dispositions du contrat d'entreprise, la société est mise en demeure, par lettre motivée d'un (ou des) ministre(s) intéressé(s), de modifier ses tarifs dans un délai qui ne peut excéder dix jours, ou d'apporter, dans ce délai, la preuve de leur régularité.

Le délai d'un mois prévu au premier alinéa du présent paragraphe 25.6, suspendu à partir de la date d'envoi de la lettre motivée, reprend à compter de la réception des tarifs modifiés ou des éléments démontrant la régularité des tarifs fixés par le concessionnaire. Cette procédure ne peut être mise en œuvre qu'une fois à l'occasion de chaque fixation de tarifs. A défaut d'accord, les tarifs sont fixés dans les conditions prévues à l'article 39 du présent cahier des charges.

Le concessionnaire est tenu de rendre publics les niveaux de hausse tarifaire au moins dix jours francs avant leur date d'entrée en vigueur.

25.7. - L'ensemble des tarifs en vigueur peuvent être consultés par toute personne intéressée soit sur le site internet de la société, soit auprès de la société concessionnaire, au 1440 route de Cluses, 74130 Bonneville, soit auprès de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, 59, boulevard Vincent-Auriol, 75013 Paris, ou auprès de la direction des infrastructures de transport, Tour Sequoia, 92055 Paris-La Défense.

25.8. - La route nationale RN 205, située entre l'échangeur A 40/RN 205, au droit de Le Fayet, et la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc, est libre de péage pour le trafic interne ;

25.9. - Les transports exceptionnels admis à circuler sur les ouvrages de la concession seront soumis à des tarifs spéciaux qui pourront déroger aux dispositions des paragraphes précédents, sous réserve de leur approbation par le ministre chargé de la voirie nationale.

25.10. - Sans préjudice des procédures applicables en vertu de la réglementation en vigueur, la société concessionnaire est autorisée, pour toute personne n'ayant pas acquitté son passage, à recouvrer la somme due augmentée des frais nécessaires au recouvrement.

ARTICLE 26 - PUBLICITÉ DES TARIFS

Les tarifs toutes taxes comprises (TTC) sont portés à la connaissance du public dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur et selon les modalités prévues au contrat d'entreprise.

La société concessionnaire est responsable de la conservation des affiches indiquant les tarifs et les remplacera toutes les fois qu'il y aura lieu.

ARTICLE 27 - APPLICATION DES PÉAGES

La société concessionnaire reste toujours libre d'imposer, sans modification des tarifs, les mesures restrictives nécessaires afin d'assurer la sécurité des usagers ou des ouvrages et pour l'installation et la protection des chantiers de travaux d'entretien, d'amélioration ou de modification.

La société concessionnaire peut procéder à toute vérification destinée à déterminer le tarif de péage à appliquer.

ARTICLE 28 - PERCEPTION DES PÉAGES

La perception des péages doit être faite d'une manière égale pour tous, sans aucune faveur, sous réserve des dispositions de l'article 29 ci-après. Toute convention contraire à cette clause sera nulle de plein droit.

Le présent article ne fait pas obstacle à la vente d'abonnements par la société concessionnaire dès lors qu'ils sont consentis à des conditions égales pour tous.

La société bénéficiaire de la présente concession mettra au point les modalités de perception du péage sur l'autoroute A 40, d'un commun accord avec la société concessionnaire, à l'ouest de Châtillon-en-Michaille, de manière que la pluralité des concessionnaires ne soit pas cause de gêne pour l'utilisateur.

ARTICLE 29 – FRANCHISES DE PEAGE

Les fonctionnaires tenus d'emprunter l'autoroute pour l'exercice de leurs fonctions, les agents et préposés de la société concessionnaire, ceux des sociétés exploitant des installations annexes sont exonérés du péage dans les conditions et limites fixées par une instruction du ministre chargé de la voirie nationale.

ARTICLE 30 - INSTALLATIONS ANNEXES

30.1. - La société concessionnaire peut passer librement des contrats en vue de faire assurer par un tiers l'exploitation et l'entretien des installations annexes à caractère commercial situées sur le réseau autoroutier concédé, moyennant redevances entrant dans les produits de la concession, sous réserve du respect de la législation et de la réglementation applicables et des dispositions contractuelles ci-dessous.

Les contrats pour lesquels une procédure de publicité a été engagée à une date antérieure à l'approbation du huitième avenant à la présente convention, ainsi que les avenants auxdits contrats, et les conditions de délivrance de l'agrément préalable des attributaires de ces contrats par le ministre chargé de la voirie nationale, demeurent soumis aux stipulations du cahier des charges qui les régissaient à cette date pour autant qu'elles ne sont pas contraires aux dispositions législatives et réglementaires applicables.

Pour les installations servant des boissons, la société concessionnaire impose à ses exploitants d'appliquer les restrictions à la vente de boissons alcoolisées qui lui seront notifiées par le ministre chargé de la voirie nationale.

30.2. - La société concessionnaire réalise et exploite des installations de télécommunications dans l'emprise de la concession afin d'assurer l'exercice de ses missions de service public.

Sans préjudice des droits de passage des opérateurs de télécommunication, la société concessionnaire est autorisée à consentir à des tiers, dans des conditions compatibles avec les règles de gestion du domaine public autoroutier et celles concernant l'exploitation de l'autoroute et conformément aux lois et règlements en vigueur, pour une période n'excédant pas la durée de la présente concession, des droits relatifs à l'implantation et l'exploitation de telles installations.

ARTICLE 31 - MODIFICATION DE LA RÉGLEMENTATION TECHNIQUE

En cas de modification substantielle ou de création, après l'entrée en vigueur du présent contrat de concession, d'une réglementation technique, ayant notamment pour objet l'envi-

ronnement ou la sécurité routière, présentant un lien direct avec l'objet de la présente concession et susceptible de compromettre gravement son équilibre, que cette réglementation soit le fait d'une loi, d'un règlement ou de tout autre acte ayant force obligatoire, l'Etat et la société concessionnaire arrêteront d'un commun accord, dans l'intérêt de la continuité du service public, les compensations qui devront être envisagées.

ARTICLE 32 – FISCALITÉ

Tous les impôts et taxes établis ou à établir relatifs à la concession, y compris les impôts relatifs aux immeubles de la concession, sont acquittés par la société concessionnaire.

ARTICLE 33 – GARANTIES

33.1. - A titre de garantie de la remise en bon état des ouvrages en fin de concession, la société concessionnaire devra déposer au cours du sixième mois de chacune des cinq années précédant l'expiration de la concession, un cautionnement égal par kilomètre à 1.500 euros x K, K étant le coefficient défini à l'article 34 ci-après.

En cas de rachat de la concession, un cautionnement de 7.500 euros x K par kilomètre sera constitué dans les deux mois de la notification du préavis visé à l'article 38.1 ci-après.

33.2. - Les cautionnements visés ci-dessus seront constitués dans les conditions réglementaires en vigueur pour les marchés de l'État. En particulier, la société concessionnaire sera dispensée de verser ces cautionnements si elle fournit dans les délais impartis une caution personnelle et solidaire, choisie parmi les établissements agréés à cet effet.

33.3. - La mainlevée de ces cautions ou cautionnements sera acquise de plein droit à l'expiration de la concession ou à l'issue de l'exercice au cours duquel l'Etat aurait procédé au rachat de celle-ci, sous réserve des dispositions prévues aux articles 37.3 et 38.3 ci-après.

ARTICLE 34 – INDEXATION

Le coefficient K mentionné aux articles 12.4 et 33.1 du présent cahier des charges est calculé au millième le plus voisin du rapport :

$$0,2 + 0,8 \text{ TP } 01 (n) / \text{TP } 01 (\text{août } 1975)$$

$$\text{TP } 01 (n) / \text{TP } 01 (\text{juillet } 2009)$$

Le paramètre TP 01 représente l'index national des travaux publics publié mensuellement au Bulletin officiel de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes.

La valeur du paramètre d'indice (n) est pour l'application des articles 12.4 et 33.1, celle définie à cet article.

Si l'index TP 01 disparaissait, les parties se rapprocheraient pour adopter d'un commun accord un index équivalent.

ARTICLE 35 - BILANS ET COMPTES ANNUELS

35.1. Les bilans et comptes annuels de la société concessionnaire sont établis selon la réglementation comptable en vigueur pour les sociétés anonymes.

35.2. La société concessionnaire communique chaque année au ministre chargé de la voirie nationale, au ministre chargé de l'économie et au ministre chargé du budget, avant le 1^{er} juillet, une étude financière prévisionnelle portant sur l'équilibre comptable et financier de la concession et comprenant, pour la durée restant à courir de la concession :

- un plan de financement ;
- un compte de résultat ;
- un plan de trésorerie ;
- l'évolution des fonds propres et de la dette ;
- les soldes intermédiaires de gestion et ratios financiers suivants :
 - excédent brut d'exploitation ;
 - capacité d'autofinancement/investissement hors taxes ;
 - dettes financières/fonds propres ;
 - dettes financières/capacité d'autofinancement ;
 - ratio de couverture de la dette glissant sur 15 ans ;
 - fonds propres/investissements hors taxes ;
 - résultat net/chiffres d'affaires ;
 - la décomposition des recettes de péages par catégories de véhicules (PL, VL et autres).

Cette étude est transmise sous la forme d'un rapport comprenant des tableaux de simulation et l'ensemble des hypothèses sous-jacentes permettant de comprendre la chronique présentée.

Chacun de ces états est détaillé année après année. L'étude comprendra l'ensemble des hypothèses retenues. La société concessionnaire est tenue de fournir une étude individuelle pour son activité autoroutière.

Le concédant pourra demander à la société concessionnaire toute information complémentaire.

Dans les mêmes conditions, la société concessionnaire communique une étude financière prévisionnelle portant sur le seul périmètre des activités de la concession autoroutière.

35.3. La société concessionnaire communique chaque année au plus tard le 1^{er} juillet, au ministre chargé de la voirie nationale, au ministre chargé de l'économie et au ministre chargé du budget les documents suivants :

- les comptes sociaux et leurs annexes approuvés de la société concessionnaire ;

– le rapport d'activité du concessionnaire et les rapports des commissaires aux comptes pour l'année échue ;

– les comptes propres de la concession, dans les conditions de la directive 80/723/CEE du 25 juin 1980 ;

– le compte rendu d'exécution de la concession pour l'année échue qui comporte notamment le bilan des investissements réalisés, un bilan financier en euros courants des investissements réalisés pour chaque opération introduite dans le présent cahier des charges à partir du huitième avenant, les dépenses d'entretien immobilisés selon les natures suivantes : chaussées, ouvrages d'art, ouvrages hydrauliques, tunnel, autres, les charges d'entretien courant pour les domaines précités, les données d'exploitation, y compris sur la qualité du service, et les opérations de maintenance et d'entretien par opération, le bilan social concernant les agents mis à disposition ou détachés en provenance de l'Etat. Ce compte rendu d'exécution comporte également la liste des mesures commerciales existantes, le nombre d'abonnés et les réductions tarifaires afférentes,

- le programme des investissements à réaliser sur les cinq années ultérieures détaillé par opération,

– les prévisions financières en euros courants sur les cinq années ultérieures :

- des investissements à réaliser pour chaque opération introduite dans le présent cahier des charges à partir du huitième avenant ;
- des dépenses d'entretien immobilisés selon les natures suivantes : chaussées, ouvrages d'art, ouvrages hydrauliques, tunnel, autres ;
- des charges d'entretien courant pour les domaines précités.

35.4. - Le concédant peut demander à la société concessionnaire toute information complémentaire sur le compte rendu de l'exécution de la concession.

35.5. - La société concessionnaire communique deux fois par an, avant le 1er janvier et avant le 1er juillet, au ministre chargé de l'économie, au ministre chargé du budget et au ministre chargé de la voirie nationale, un rapport, réalisé à la date la plus proche possible de sa communication, comprenant l'état d'avancement des liaisons nouvelles, des opérations de remise à niveau et des opérations d'élargissement, et indiquant le calendrier d'exécution et l'échéancier financier de chaque opération en projet et en construction.

35.6. - Lorsqu'un contrat d'entreprise est approuvé, la société concessionnaire transmet au ministre chargé de la voirie nationale, au ministre chargé de l'économie et au ministre chargé du budget un rapport de bilan complet de sa mise en œuvre dans les six mois suivant son échéance.

Le cas échéant, ce bilan est mis à jour par la société concessionnaire dans les six mois suivant l'achèvement de la dernière opération inscrite à ce contrat d'entreprise.

Le rapport détaille notamment l'exécution des opérations d'investissements (en particulier le déroulement des procédures, études et travaux) et des engagements inscrits au contrat d'entreprise.

35.7. - Les documents transmis dans le cadre de l'exécution du présent article sont mis à disposition sous version papier et informatique, à l'exception de ceux visés à l'article 35.6.

35.8. - Les tableaux de simulation qui figurent dans l'étude financière prévisionnelle prévue à l'article 35.2 sont également adressés sous un format issu d'un logiciel tableur.

ARTICLE 36 - DURÉE DE LA CONCESSION

La concession prendra fin le 31 décembre 2050, conformément à la date fixée par les dispositions du II de l'article 32 de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports.

ARTICLE 37 - REPRISE DES INSTALLATIONS EN FIN DE CONCESSION

37.1. - Les biens de retour.

A l'expiration du délai résultant de l'article 36 ci-dessus et par le seul fait de cette expiration, l'Etat se trouvera subrogé dans tous les droits du concessionnaire afférents à la concession. Il entrera immédiatement et sous réserve des dispositions de l'article 37.3, gratuitement en possession des biens de retour. A dater du même jour, tous les produits de la concession lui reviendront.

37.2. - Les biens de reprise.

Le cas échéant, les biens de reprise y compris les stocks et approvisionnements, pourront être repris par l'Etat sur la base de leur valeur nette comptable augmentée éventuellement d'une survaleur estimée à dire d'expert.

37.3. - La société concessionnaire sera tenue de remettre au concédant les biens de retour en bon état d'entretien.

Sept ans avant l'expiration de la concession, le concédant établira, après concertation avec la société concessionnaire et, le cas échéant, avec l'aide d'experts :

- le programme d'entretien et de renouvellement pour les cinq dernières années de la concession qui s'avérera nécessaire pour assurer la remise des ouvrages de la concession en bon état d'entretien comportant un chiffrage détaillé du coût des travaux correspondants ;
- le programme des opérations préalables à la remise des ouvrages de la concession au concédant.

Les programmes mentionnés ci-dessus seront exécutés par la société concessionnaire et à ses frais dans un délai permettant de s'assurer du bon état d'entretien des ouvrages de la concession à la date d'expiration de celle-ci.

En cas d'inexécution totale ou partielle dudit programme, l'Etat mettra en demeure la société concessionnaire de réaliser les travaux nécessaires dans un délai de deux mois. L'inexécution totale ou partielle des travaux dans le délai suivant la mise en demeure entraînera la mise en jeu des garanties prévues à l'article 33.

Les opérations préalables nécessaires à la remise des ouvrages de la concession donneront lieu à l'établissement de procès-verbaux qui pourront être assortis de réserves. Ces réserves devront pouvoir être levées à la date de l'expiration de la concession. Il sera alors procédé à l'établissement contradictoire du procès-verbal de remise des ouvrages de la concession.

ARTICLE 38 - RACHAT DE LA CONCESSION

38.1. - A compter du 1^{er} janvier 2015, l'Etat peut, si l'intérêt général le justifie, racheter la concession par arrêté conjoint des ministres chargés de la voirie nationale, de l'économie et du budget. Ce rachat ne peut s'exécuter qu'au 1^{er} janvier de chaque année, moyennant un préavis d'un an dûment notifié au concessionnaire.

En cas de rachat, la société concessionnaire a droit à une indemnité correspondant au préjudice subi par elle du fait de la résiliation et dont le montant, net d'impôt dû au titre de sa perception et après prise en compte de toutes charges déductibles, est égal à la juste valeur de la concession reprise, estimée selon la méthode d'actualisation des flux de trésorerie disponibles, ces derniers étant pris après impôts. Cette indemnité est versée au plus tard le 30 juin de l'année du rachat.

38.2. - La société concessionnaire sera tenue de remettre au concédant les ouvrages, installations, appareils et accessoires rachetés en bon état d'entretien. Dans les 3 (trois) mois suivant la notification du préavis de 12 (douze) mois prévu au premier alinéa du présent article, le concédant établira, après concertation avec la société concessionnaire, et le cas échéant avec l'aide d'experts :

– le programme d'entretien et de renouvellement nécessaire pour assurer la remise des ouvrages de la concession en bon état d'entretien, comportant un chiffrage détaillé du coût des travaux correspondants ;

– le programme des opérations préalables à la remise des ouvrages de la concession au concédant.

Les programmes mentionnés ci-dessus seront exécutés par la société concessionnaire et à ses frais, dans un délai permettant de s'assurer du bon état d'entretien des ouvrages de la concession à la date de prononcé du rachat.

En cas d'inexécution totale ou partielle du programme d'entretien et de renouvellement nécessaire pour assurer la remise des ouvrages de la concession en bon état d'entretien avant la date prévue pour le rachat, l'Etat pourra retenir, sur la garantie visée à l'article 33.2 et, s'il y a lieu, sur l'indemnité de rachat, les sommes nécessaires à l'exécution dudit programme.

Les opérations préalables nécessaires à la remise des ouvrages de la concession donneront lieu à l'établissement de procès-verbaux qui pourront être assortis de réserves. Ces réserves devront pouvoir être levées à la date de rachat. A la date de rachat de la concession, des procès-verbaux de remise des ouvrages de la concession seront établis contradictoirement.

38.3. - A compter de la date de rachat, l'Etat sera tenu, sauf en ce qui concerne les contrats de crédits, de se substituer à la société concessionnaire pour l'exécution des engagements pris par elle dans les conditions normales en vue de l'exécution des travaux et de l'exploitation des ouvrages de la concession.

ARTICLE 39 - MESURES COERCITIVES

39.1. - Le concédant peut exiger de la société concessionnaire, après mise en demeure restée infructueuse dans le délai fixé par ladite mise en demeure et après l'avoir mise en mesure de présenter ses observations, le versement d'une pénalité pour tout manquement à l'une quelconque de ses obligations au titre du présent cahier des charges à l'exception de ceux régis par l'article 39.2 ci-dessous.

Cette mise en demeure est adressée par lettre recommandée avec accusé de réception. En cas d'urgence, elle peut prendre la forme d'une lettre remise à la société concessionnaire contre récépissé doublée d'une télécopie.

Le délai fixé par la mise en demeure pour permettre à la société concessionnaire de remédier au manquement, ne peut, sauf cas d'urgence dûment motivé, être inférieur à trente jours, et tient compte, notamment, de la nature du manquement invoqué et des mesures à prendre pour y remédier.

Le montant de la pénalité est établi par calcul du retard entre la date d'échéance fixée par la mise en demeure et la réalisation satisfaisante par la société concessionnaire de l'obligation considérée.

Le montant de la pénalité, par jour de retard, est, pour chaque manquement considéré, fixé par la mise en demeure en fonction de la gravité du manquement et des circonstances.

Le montant de la pénalité par jour de retard ne peut être supérieur, sauf dispositions particulières prévues ci-après aux articles 39.2 et 39.3 à cinq mille (5 000) euros. Il est appliqué à ce dernier montant un coefficient d'actualisation $K1$, où $K1 = TPn/TPo$, TPo étant la valeur pour le mois de juin 2009 de l'index $TP01$ et TPn la valeur de ce même index au quatrième mois précédant la date d'échéance de la mise en demeure considérée.

Le montant cumulé, exprimé en valeur juin 2009 versé au titre du présent article 39.1, ne pourra excéder un million (1 000 000) d'euros par an, actualisé au coefficient $K1$.

Le montant dû par la société concessionnaire au concédant à titre de pénalité est versé dans un délai d'un mois à compter de la notification de la pénalité et porte, au-delà et de plein droit, intérêts au taux légal. Les intérêts sont calculés sur une base journalière et sur la base d'une année de 365 jours à compter du premier jour de retard de paiement jusqu'à la date de paiement effectif du montant dû.

Aucune mise en demeure n'est requise avant l'application de plein droit des pénalités dans les cas visés aux articles 39.2 et 39.3 et, sous réserves des dispositions de l'article 25, à l'article 39.5.

39.2. - En cas de non-respect de l'une quelconque des dates de mise en service résultant de l'application des articles 7.2 et 9.3 du présent cahier des charges, le concédant peut exiger de la société concessionnaire, après l'avoir mis en mesure de présenter ses observations, le versement, par jour de retard au-delà de 30 (trente) jours à compter de la date de mise en service telle que prévue à l'article 7.2 ou à l'article 9.3, d'une pénalité journalière d'un montant de vingt-cinq mille (25 000) euros.

Ce montant est affecté du coefficient $K2$, où $K2 = TPn/TPo$, TPo étant la valeur pour le mois de juin 2009 de l'index $TP01$, et TPn la valeur de ce même index au quatrième mois précédant la date de mise en service telle que prévue à l'article 7.2 ou à l'article 9.3.

Pour chacune des autoroutes ou sections d'autoroutes concernées ou de route express, le montant cumulé exprimé en valeur juin 2009 versé au titre du présent article 39.2 ne pourra excéder dix millions (10 000 000) euros, actualisé au coefficient $K2$.

39.3. - Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 39.2, si le retard constaté sur la date de mise en service prévue à l'article 7.2 ou à l'article 9.3 dépasse deux cent soixante-dix (270) jours, ou s'il apparaît que la société concessionnaire n'est pas, en tout état de cause, en mesure de respecter la date prévue à l'article 7.2, ou à l'article 9.3,

augmentée de deux cent soixante-dix (270) jours, le concédant peut, après mise en demeure et passé un préavis de 15 (quinze) jours, se substituer à la société concessionnaire défaillante pour assurer ou faire assurer l'avancement des études, procédures ou travaux aux frais, risques et périls de la société concessionnaire. Celle-ci met à cet effet tous les moyens en sa possession à la disposition du concédant afin de permettre et de faciliter cette substitution. Le concédant met fin à cette substitution dans les meilleurs délais dès lors que la société concessionnaire justifie des garanties nécessaires et de sa capacité à assurer pleinement la poursuite des missions qui lui sont déléguées et que l'ensemble des conséquences de la substitution, notamment vis-à-vis des tiers, aura été réglé.

39.4. En cas d'interruption totale ou partielle de la circulation en méconnaissance des dispositions des articles 13 à 15 du présent cahier des charges, le concédant peut exiger de la société concessionnaire le versement d'une pénalité d'un montant au plus égal à vingt mille (20 000) euros, valeur juin 2009, actualisé sur l'index TP01 par jour d'interruption (divisible par heures) calculée à compter de la première heure d'interruption de la circulation après le moment où la société concessionnaire aurait dû avoir rétabli la continuité de la circulation jusqu'à l'heure de son rétablissement.

Pour chacune des autoroutes ou sections d'autoroutes concernées, le montant cumulé sur une année, exprimé en valeur juin 2009, versé au titre du présent article 39.4, ne pourra pas excéder un million cinq cent mille (1 500 000) euros actualisé sur l'index TP01.

39.5. En cas de non-respect par la société concessionnaire des obligations résultant des dispositions de l'article 25 du présent cahier des charges et après information de la société concessionnaire par lettre motivée du ministre chargé de la voirie nationale et du ministre chargé de la consommation, les tarifs applicables jusqu'à la prochaine échéance d'augmentation, sont fixés par arrêté conjoint du ministre chargé de la voirie nationale et du ministre chargé de la consommation.

Ces dispositions s'appliquent notamment aux tarifs suivants :

- tarifs ayant été mis en application par la société concessionnaire sans dépôt préalable aux ministres intéressés ;
- tarifs ayant été appliqués par la société concessionnaire en méconnaissance de la procédure de dépôt prévue à l'article 25.6 du présent cahier des charges ;
- tarifs appliqués par la société concessionnaire différents de ceux qui ont été déposés auprès des ministres intéressés ;
- non-respect par la société concessionnaire des règles de fixation des tarifs prévues à l'article 25.

39.6. Pour l'application des dispositions de l'article 39.3, la société concessionnaire sera tenue de constituer dans les cinq jours ouvrés suivant la réception du préavis adressé par le concédant par lettre recommandée avec accusé de réception, une garantie d'un montant égal à 30 % du montant des études, procédures et investissements restant à réaliser à cette date jusqu'à la mise en service de la section considérée, ce montant étant apprécié par le concédant au vu des éléments en sa possession, notamment en application de l'article 35 du présent cahier des charges. La garantie est produite au bénéfice du concédant, soit sous la forme d'une garantie à première demande émise par un établissement de crédit de premier rang agréé dans les conditions du 3e alinéa de l'article 102 du code des marchés publics en vigueur à la date de signature du 6e avenant au cahier des charges, soit sous forme de tout autre mécanisme de garantie offrant des protections équivalentes pour l'Etat.

A défaut de la production de ladite garantie dans le délai précité, le concédant pourra appliquer de plein droit une pénalité supplémentaire de quinze mille (15 000) euros, valeur juin 2009, par jour de retard. Ce montant est actualisé sur l'index TP01.

39.7. Lorsque le concédant constate qu'un objectif de performance soumis à pénalité, tel que défini à l'article 13.4, n'est pas atteint, il adresse par lettre recommandée avec accusé de réception postal à la société concessionnaire le montant des pénalités de performance qu'il envisage d'appliquer. La société concessionnaire dispose d'un délai de quinze jours ouvrés à compter de la réception de ladite lettre, pour adresser ses observations au concédant et justifier les niveaux de performance mesurés.

Le montant de la pénalité P associé à un indicateur de performance est exprimé comme suit :

$$P = U * N$$

où U est la valeur unitaire de la pénalité fixée par convention à 900 €, la valeur de N est définie pour chaque indicateur de performance pénalisable par le contrat d'entreprise en cours. Les valeurs de seuils, d'objectifs et de réalisation de chaque indicateur, exprimées en pourcentage, seront arrondies à la première décimale. La pénalité pourra être déclenchée dès que la réalisation sera strictement supérieure ou inférieure (selon les cas) au seuil défini par le contrat d'entreprise en cours, ou, en l'absence de contrat d'entreprise approuvé, par le dernier contrat d'entreprise.

Le montant cumulé sur une année civile des pénalités pour non-atteinte des objectifs de performance définis à l'article 13.4 ne peut excéder 50 000 €.

En cas de constat par le concédant d'une erreur substantielle, manifeste et répétée dans les résultats des mesures ou calculs des indicateurs fournis par le concessionnaire, qui soit de nature à altérer l'interprétation qui pourrait être faite par le concédant sur la performance du concessionnaire, une pénalité supplémentaire est appliquée.

Cette pénalité supplémentaire pouvant atteindre le quadruple des pénalités effectivement dues en application du présent paragraphe au titre des années d'exploitation considérées, est appliquée selon les modalités fixées aux deux premiers alinéas.

La pénalité supplémentaire et son calcul s'entendent en dehors de tout mécanisme de plafonnement.

ARTICLE 40 - DÉCHÉANCE

40.1. Le concédant pourra prononcer la déchéance du concessionnaire par décret en Conseil d'Etat, si la société concessionnaire :

40.1.1. sauf cas de force majeure :

- interrompt durablement ou de manière répétée l'exploitation d'une autoroute ou d'une route express, sans autorisation ou en violation des articles 14 et 15 ;
- manque de manière grave ou répétée à ses autres obligations contractuelles.

40.1.2. sans le consentement écrit préalable du concédant, procède à une cession de la concession en méconnaissance des dispositions de l'article 42 du présent cahier des charges ;

40.1.3. n'a pas à sa disposition, ou n'aura pas à sa disposition en temps utile, les fonds ou les garanties nécessaires pour faire face aux coûts de financement, de conception, de construction, d'exploitation, d'entretien et de renouvellement d'une autoroute.

40.2. - Lorsque le concédant considère que les motifs de la déchéance sont réunis, après avoir éventuellement mis en œuvre les dispositions de l'article 39, il adresse une mise en demeure à la société concessionnaire de se conformer aux obligations de la convention de concession et du cahier des charges et de mettre immédiatement fin à la situation de manquement visée ci-dessus, dans un délai de trente jours. Si, à l'expiration de ce délai, le concessionnaire ne s'est pas conformé à ses obligations, le concédant peut prononcer la déchéance. Au cas où il décide de prononcer la déchéance, le concédant en informe les établissements financiers créanciers du concessionnaire par tous moyens.

Le concédant sursoit à la prise d'effet de la déchéance prononcée pour permettre aux établissements financiers créanciers du concessionnaire, par l'intermédiaire d'un représentant unique mandaté à cet effet et dans le respect de la législation et de la réglementation applicables, de proposer, dans un délai de trente jours mois à compter de la notification du prononcé de la déchéance, une entité substituée pour poursuivre l'exécution du contrat de concession.

Si, à l'expiration de ce délai, le représentant des créanciers financiers n'a pas proposé une telle entité substituée, ou si le concédant a refusé de donner son accord à la substitution en raison de garanties techniques et financières insuffisantes, la mesure de déchéance entre immédiatement en vigueur. Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 39 du présent cahier des charges, le concédant prend toutes mesures qu'il estime utiles pour assurer la continuité de l'exploitation aux frais et risques du concessionnaire.

40.3. - Dans le cas de déchéance, il est procédé, dans le respect de la législation et de la réglementation applicables, à la réattribution du contrat de concession avec mise à prix.

Le montant de la mise à prix est fixé par le ministre chargé de la voirie nationale, la société concessionnaire entendue. Ce montant est déterminé sur la base d'une estimation, à la date de la déchéance, de la somme des excédents bruts d'exploitation diminués des impôts dus par la société concessionnaire et calculés sur la base du résultat d'exploitation ainsi que des investissements de renouvellement prévus jusqu'à la fin de la concession actualisés pour la durée restant à courir du contrat de concession. Le taux d'actualisation sera celui du marché pour des investissements de même nature le moment venu, éventuellement fixé après expertise diligentée par le concédant.

Les excédents bruts d'exploitation tels que définis ci-dessus seront déterminés par le concédant, à partir d'un modèle d'évolution du trafic et des recettes unitaires, prenant en compte les données historiques de la concession jusqu'au prononcé de la déchéance. Cette évaluation sera effectuée au vu de la proposition de la société concessionnaire et, le cas échéant, après expertise diligentée par le concédant. Le montant de la mise à prix est majoré, le cas échéant, de la TVA à reverser au Trésor public par la société concessionnaire déchu.

Le concédant s'assure du libre jeu de la concurrence entre les candidats de manière à permettre le déroulement de la procédure de réattribution dans les meilleures conditions. A cette fin, si le déroulement de la procédure ou son environnement concurrentiel paraît insuffisant, le concédant peut saisir pour avis l'Autorité de la concurrence dans le cadre des dispositions de l'article L. 462-1 du code de commerce.

Le nouveau concessionnaire est celui des candidats admis à présenter une offre qui a présenté l'offre financière la plus haute, toutes choses équivalentes par ailleurs.

Si la procédure de réattribution du contrat est déclarée infructueuse, aucune offre n'ayant été proposée ou acceptée par le concédant, une seconde procédure de réattribution du contrat sans mise à prix est engagée. Le nouveau concessionnaire est celui des candidats admis à présenter une offre qui a présenté l'offre financière la plus haute, toutes choses équivalentes par ailleurs.

Si cette seconde procédure de réattribution est également déclarée infructueuse, la société concessionnaire sera définitivement déchue de tous droits, les ouvrages, installations, appareils et leurs accessoires dépendant de la concession deviendront sans indemnité la propriété de l'Etat.

40.4. - Le produit de la réattribution du contrat est versé par le nouveau concessionnaire à la société concessionnaire déchue, sans délai à compter de la parution du décret en Conseil d'Etat approuvant la convention et le cahier des charges, déduction faite des frais supportés par le concédant, afférents notamment à l'attribution de la nouvelle concession, et qui lui sont remboursés par le nouveau concessionnaire, sur justifications fournies par le concédant à la société concessionnaire déchue et au nouveau concessionnaire. En l'absence de tout versement par un nouveau concessionnaire, la société concessionnaire est déchue de ses droits sans aucune indemnité.

ARTICLE 41 – CONTRÔLE

Le contrôle de la concession est assuré par les autorités et services désignés à cet effet par le ministre chargé de la voirie nationale.

ARTICLE 42 - CESSION DE LA CONCESSION

Toute cession partielle ou totale de la concession de construction, d'exploitation et l'entretien de l'autoroute proprement dite, ou tout changement de concessionnaire ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du concédant.

La société concessionnaire ne pourra, sans l'accord préalable du concédant, participer, à quelque titre que ce soit, à une opération de fusion, absorption, apport, scission, dissolution sans liquidation ou toute autre opération de restructuration similaire susceptible de porter atteinte à sa capacité, notamment technique ou financière, de remplir les obligations mises à sa charge par le présent contrat de concession.

Le présent article ne saurait être interprété comme s'appliquant aux contrats d'exploitation des installations annexes visés à l'article 30.

Faute par la société concessionnaire de se conformer aux dispositions du présent article, elle encourt la déchéance de la concession.

ARTICLE 43 - EMPLOIS RÉSERVÉS

La société concessionnaire réserve aux travailleurs handicapés et assimilés un quota d'emplois conforme aux dispositions prévues par les lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 44 - ELECTION DE DOMICILE

La société concessionnaire fait élection de domicile dans un département de la région parisienne ou dans un département dont le territoire est emprunté par l'autoroute. Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification relative à la concession sera valablement faite à la Préfecture de la Haute-Savoie.

ARTICLE 45 - JUGEMENT DES CONTESTATIONS

Les contestations qui s'élèveraient entre la société concessionnaire et l'État au sujet de la présente concession seront jugées par le tribunal administratif compétent.

ARTICLE 46 - FRAIS DE PUBLICATION AU JOURNAL OFFICIEL ET D'IMPRESSION

Les frais de publication au Journal officiel et d'impression du présent cahier des charges et des pièces y annexées sont à la charge de la société concessionnaire.

ARTICLE 47 - ANNEXES

Annexes A : A40 et A411 (ex B41) Gaillard – Le Fayet

- A1 : Profils en travers
- A2 : Tracés – Échangeurs – Raccordements
- A3 : Rétablissements de communications
- A4 : Instructions applicables au projet – Dérogations
- A5 : Documents indicatifs
- A6 : Prévisions de trafic
- A7 : Plan de financement

Annexes B : A40 Châtillon-en-Michaille – Annemasse

- B1 : Plan de situation
- B2 : Tracés de l'Autoroute
- B3 : Profils en long de l'Autoroute
- B4 : Profils en travers type des diverses sections de l'autoroute, des bretelles d'échangeurs et de raccordement au réseau routier
- B5 : Schéma de principe des échangeurs et du mode de perception des péages
- B6 : Nombre minimum, pour l'ensemble de l'autoroute, des aires annexes et des centres d'entretien et d'exploitation
- B7 : Rétablissement de communication pour les routes nationales
- B8 : Instructions applicables aux projets et à leur réalisation

- B9 : Prévisions de trafic

- B10 : Plan de financement

Annexes C : A40 (ex A401) Annecy-Genève – Section A40 – Frontière Franco-Suisse

- C1 : Plan de situation

- C2 : Tracé de l'Autoroute

- C3 : Profil en long

- C4 : Profils en travers

- C5 : Schéma de principe du raccordement avec A40

- C6 : Plan de la plateforme douanière

- C7 : Rétablissement de communication pour route nationale

- C8 : Instructions applicables aux projets et à leur réalisation

- C9 : Plan de financement

Annexes D : RN 205 Le Fayet-La Vigie

– D1 : Plan de situation ;

– D2 : Tracé ;

– D3 : Profil en long ;

– D4 : Profil en travers ;

– D5 : Echangeurs ;

– D6 : Exploitation, aires et centres d'entretien ;

– D7 : Rétablissement et convois exceptionnels ;

– D8 : Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;

– D9 : Plan de financement ;

– D10 : Liste des travaux :

– 10.1 A réaliser par l'Etat ;

– 10.2 A réaliser par ATMB sur cinq ans ;

– 10.3 Travaux à réaliser par ATMB sur la durée de la concession.

– D11 : Servitudes d'accès

Annexe E : Données événementielles liées à la sécurité routière

Annexe F : Réalisation des investissements

Annexe G : Structure de la grille tarifaire de la concession autoroutière

Annexe H : Conditions d'intégration des agents de l'Etat affectés à l'exploitation de la route nationale 205 au sein de la société ATMB.

Annexe I : Opérations programmées au contrat d'entreprise 2021-2025

Annexe J : Définition des indicateurs de performance, de suivi et de statistiques.

Les nouvelles annexes au cahier des charges pourront être consultées au ministère de la Transition écologique, Tour Sequoia, Paris-La Défense.

ANNEXE I
OPERATIONS PROGRAMMEES AU CONTRAT D'ENTREPRISE 2021-2025

1. Programme de travaux :

Dans le cadre du Huitième avant à la convention de concession, la société concessionnaire s'engage à réaliser les travaux suivants :

Nature	Opération	Date de mise en service (mois)
Diffuseurs	A40 Diffuseur de Viry	48 mois après la date d'obtention de la déclaration d'utilité publique
	A40-Diffuseur de Cluses	60 mois après la date d'entrée en vigueur du présent avenant
	A40-Diffuseur de Scionzier	24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent avenant
	Réaménagement du diffuseur de Bellegarde	60 mois après la date d'entrée en vigueur du présent avenant
Autres aménagements	RN 205 – Modification du défilé de Sainte Marie	48 mois après la date d'entrée en vigueur du présent avenant
Aménagements environnementaux	A40-RN 205 – Protection nappes de captage	48 mois après la date d'entrée en vigueur du présent avenant
	A40 – Passage faune de Vougy	84 mois après la date d'entrée en vigueur du présent avenant
	A40 – Parking de covoiturage de Bonneville	36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent avenant
	A40 – Aménagement modes doux du PS 4 à Passy (RD 199)	12 mois après la date d'entrée en vigueur du présent avenant
	A40 – Passerelle piétonne PK63+998 Collonges-sous-Salève	36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent avenant
	A40 – Elargissement 2x3 voies Scientrier-Annemasse (études)	24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent avenant
	A40 – Passage faune de Viry	48 mois après la date d'entrée en vigueur du présent avenant

2. Solde du contrat d'entreprise 2010-2014

Les montants ci-dessous sont exprimés en K€ HT valeur décembre 2018.

Provisions du contrat d'entreprise 2010-2014	4988
Ecopont de Viry	- 1785
Parking de co-voiturage de Passy	- 277
Convention de financement de la traversée de Servoz	- 286
Réaménagement du diffuseur de Bellegarde	- 1916
Solde net	724

Opérations	Coût opération	Montant financé sur reliquat	Participation collectivité
Ecopont de Viry	3570	1785	1785
Parking de co-voiturage de Passy	554	277	277
Convention de financement de la traversée de Servoz	595	286	309
Réaménagement du diffuseur de Bellegarde (hors gare de péage)	3432	1916	1516

3. Tableau des opérations financées par hausse tarifaire (contrat d'entreprise 2021-2025)

Nature	Opération	Coût opérations	Montant compensé	Participation collectivité
Diffuseurs		En k€ HT valeur avril 2019		
	A40-Diffuseur de Cluses	2 093	1 046,5	1 046,5
	A40-Diffuseur de Scionzier	503,2	251,6	251,6
Autres aménagements		En k€ HT valeur avril 2019		
	RN 205 – Modification du défilé de Sainte Marie	12 981,4	12 981,4	-
Aménagements environnementaux		En k€ HT valeur avril 2019		
	A40-RN 205 – Protection nappes de captage	10 130,6	10 130,6	-
	A40 – Passage faune de Vougy	4 855,5	4 855,5	-
	A40 – Parking de covoiturage de Bonneville	704,4	704,4	-
	A40 – Cofinancement des aménagements modes doux du PS 4 et de ses abords à Passy (RD 199)	371,4	123,8	247,6
	A40 – Passerelle piétonne PK63+998 Collonges-sous-Salève	447,8	223,9	223,9
	RN 205 – Cofinancement de la sécurisation de la GRIAZ (en amont de la RN 205) commune des Houches	2 584,4	646,1	1 938,3
	A40 – PK21+200 – Pont 4 aménagement du seuil de l'Arve	342,1	342,1	-
	A40 – Itinéraire rustique entre les Houches et Servoz	211,3	211,3	-
	A40 – Elargissement 2x3 voies Scientrier-Annemasse (études)	498,1	498,1	-
TOTAL		35 512,2	31 804,1	3 708,1

4. Echéanciers d'investissements des opérations pour l'application de l'article 7.4 du cahier des charges :

Echéanciers des opérations financées par hausse tarifaire (contrat d'entreprise 2021-2025) :

En k€ HT valeur avril 2019	< 2018	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Montant de référence	0	191,2	297,4	599,3	6404,7	9166,5	7462,8	327,6	386,4	4 025,2

Annexe J : Définition des indicateurs de performance, de suivi et de statistiques

1. Tableau de synthèse

DEFINITIONS DES INDICATEURS DE PERFORMANCE, DE SUIVI ET STATISTIQUES

Indicateurs LOLF (rappel pour mémoire)	Definitions	Objectifs et seuils	Sanctions financières	montant des sanctions financières	Année de mise en oeuvre Commentaire
Bénéfice actualisé par euro investi	Informations à transmettre sur un document séparé : le bénéfice actualisé prévisionnel pour la collectivité pour chacune des opérations mises en service au cours de l'année n, ainsi que les hypothèses prises en compte. Ces données seront réactualisées à l'année n de mise en service	SUMI			
Etat des structures de chaussées	Méthode ICRA (cf définition validée en décembre 2005)	proportion de chaussées (travaux, voiries lentes, hors chaussées béton) qui ont une note supérieure ou égale à 13			
Etat des ouvrages d'art	Méthode ICQA (cf définition validée en décembre 2005)	proportion d'OA qui ne sont pas classés en 3 - 3U, exprimée en pourcentage de la surface totale de l'atelier			
Indicateurs de performance					
Conservation du patrimoine INDICATEUR CHAUSSEES : Etat des structures de chaussées	Méthode ISTRU (voir fiche indicateur n°0)	A détenir pendant la durée du contrat d'entretien	NON puis OUI à l'issue du contrat d'entretien	A détenir en même temps que les objectifs	
INDICATEUR CHAUSSEES : Etat de surface des chaussées	Indicateur surface (voir fiche indicateur n°1)	Seuil 1 : au moins 90% des notes >= 3 Seuil 2 : au moins 95% des notes >= 2	OUI	N=0,2 pour chaque 0,1% en deça de chaque objectif	
INDICATEUR OA : Etat des ouvrages d'art (ouvrages d'ouverture > 2m)	Méthode ICQA (voir fiche indicateur n°2)	En fin de contrat d'entretien puis annuellement: - 0% du nombre d'ouvrages classés 3U sans ouvrages déversus 3U en cours de contrat ; diagnostic et mesures conservatoires prises dans les 2 années suivant le classement en 3U - 5% maximum du nombre d'ouvrages classés en 3 et 3U	OUI par ouvrage au delà des objectifs	N=2 pour chaque OA concerné	
INDICATEUR OA : Fonctionnalité des ouvrages d'art	Disponibilité/fonctionnalité des ouvrages, tous les ouvrages doivent permettre un usage optimum de l'autoroute, on regarde ici la portance et le gabarit (voir fiche indicateur n°3)	100% des ouvrages fonctionnels (portance et gabarit réglementaires prenant en compte les dérogations)	OUI par ouvrage non conforme	N=5 par ouvrage concerné	
INDICATEUR OA : Sécurité sur ouvrage	nombre d'ouvrages dont la cote ICQA porte indice "S" (voir fiche indicateur n°4)	moins de 2 OA classés "S" plus de 13 semaines après la cotation	OUI par ouvrage ; sanction non appliquée si OA non réparé mais mesures provisoires acceptées par le concordant	N= 0,2 pour chaque ouvrage au delà de 2 pour chaque semaine de dépassement	
Entretien DELAI ENTRE EVENEMENT ET DE REPOS	La qualité des aires de repos est jugée d'après la grille de notation (voir fiche jointe) appliquée à un échantillon du réseau (voir fiche indicateur n°5)	seuil minimal: à partir de l'année 2022, aucune aire ne doit obtenir une note <=12	OUI	N=1 pour chaque aire sous le seuil minimal	Fait par l'autorité concordante 2021-2025=> mise à niveau - 1er saut à blanc en 2022 ; > 2023 => saut de 12/20 pénalisable
Info-sécurité-traffic DELAI ENTRE EVENEMENT ET MESSAGE message radio	Durée comprise entre la réception par la SCA dans son PC de l'information confirmant un événement significatif mettant en cause la sécurité des usagers et sa retransmission sur la radio 107,7 (voir fiche indicateur n°7)	seuil 1 : 4 mn dans 90% des cas seuil 2 : 8mn dans 95% des cas	OUI sur les deux seuils	N=0,5 pour chaque 0,5% en deça de chaque objectif. N= 20 en cas de non transmission des données.	

DELAI ENTRE EVENEMENT ET MESSAGE PMV	Course comprise entre la réception par la SCA dans son PC de l'information confirmant un événement significatif (accident, panne, panne de message PMV) et sa retransmission sur les PMV concernés, avec réserve du respect de la priorisation des messages (voir fiche indicateur n°7)	seuil 1 : 3 mn dans 90%, des cas seuil 2 : 5 mn dans 98%, des cas	OUI sur les deux seuils	NE.0.5 pour chaque évènement en cas de non respect de chaque objectif.	
INDICATEUR DEPANNAGE depannage PL	Pourcentage des durées comprises entre la réception de l'appel et l'arrivée sur les lieux du dépanneur	seuil 1 : < 20mn dans 30%, des cas seuil 2 : < 40mn dans 70%, des cas	OUI	NE.1 si non respect de l'objectif de délai de réponse à l'appel en cas de non respect de l'objectif de délai de réponse à l'appel	Choix des méthodes la 2ème année du CE, chroniques les 3ème et 4ème années du CE puis détermination des objectifs pour priorisation à partir des résultats de la dernière année du CE
INDICATEUR DEPANNAGE depannage VL	Pourcentage des durées comprises entre la réception de l'appel et l'arrivée sur les lieux du dépanneur	seuil 1 : < 35mn dans 30%, des cas seuil 2 : < 45mn dans 70%, des cas	OUI	NE.1 si non respect de l'objectif de délai de réponse à l'appel en cas de non respect de l'objectif de délai de réponse à l'appel	Choix des méthodes la 2ème année du CE, chroniques les 3ème et 4ème années du CE puis détermination des objectifs pour priorisation à partir des résultats de la dernière année du CE
Maintien de la visibilité					
SURVEILLANCE DU RESEAU	Déjà compris dans les passages de patrouilles en tout point du réseau (voir fiche indicateur 60c)	déjà <= 4h (240min) dans au moins 80%, des cas délai <= 6h (360min) dans au moins 90,5%, des cas	OUI	NE.0.5 pour chaque 1% en défaut de chaque objectif	
INTERVENTION SUR EVENEMENTS	Course moyenne annuelle comprise entre la réception d'un appel par la SCA et l'arrivée sur les lieux des secours de la SCA, en distinguant les actions selon leur classement SDEI dans un premier temps (voir fiche indicateur n°8)	dans au moins 80%, des cas, 2ème de jour et 36 mn de nuit	OUI	NE.0.5 pour chaque 1% en défaut de chaque objectif	
INDICATEUR DE GENE AU PEAGE	Sur l'ensemble des gares-messures de la qualité et de la durée de la SCA sur les heures de nuit de disponibilité des équipements, délai d'intervention sur dysfonctionnement et optimisation de l'ordonnement des voies (voir fiche indicateur n°9)	à définir, méthodes de mesures à créer et objectifs à fixer	OUI	NE.1 si non respect de l'objectif de délai de réponse à l'appel en cas de non respect de l'objectif de délai de réponse à l'appel	Choix des méthodes la 2ème année du CE, chroniques les 3ème et 4ème années du CE puis détermination des objectifs pour priorisation à partir des résultats de la dernière année du CE
INDICATEUR DE VIABILITE HIVERNALE	Le traitement doit permettre d'obtenir la condition de circulation normale C1, condition minimale C2 sur les voies dédiées (voir fiche indicateur n°9)	dans au moins 95%, des cas, suivi (à compléter) rendu détaillé en situation exceptionnelle (délai non tenu)	OUI	NE.0.5 pour chaque 1% en défaut de l'objectif	
INDICATEUR DE VIABILITE HIVERNALE	En section courante, en cas de chute de neige constatée, l'objectif est d'assurer au moins la condition C2 de circulation, le traitement doit permettre d'obtenir C1 sur les voies dédiées (voir fiche indicateur n°9)	dans au moins 95%, des cas, suivi (à compléter) rendu détaillé en situation exceptionnelle (délai non tenu)	OUI	NE.0.5 pour chaque 1% en défaut de l'objectif	
Satisfaction des usagers					
DELAI DE REPONSE AUX RECLAMATIONS CLIENTS	Déjà de réponse aux réclamations et demandes de renseignements des clients (première réponse) (voir fiche indicateur n°10)	seuil 1 : 90%, à 10 jours ouvrés (sauf préemption de résolution de masse, soit 100 exécutions par événement), et seuil 2 : 98,5%, < 1 mois calendaire	OUI	NE.0.5 pour chaque 0,5% en défaut de chaque objectif	
Indicateur de suivi	Définition	objectifs et suivi			Commentaires
Conservation du patrimoine	Etat des structures de chaussées et Etat des atchages des chaussées	suivi			
Investissements consentis aux ouvrages d'art	Etat des ouvrages d'art	suivi			
Qualité de service	Mesures franches pour les PMV	Etat d'avancement du programme indicatif prévu au contrat d'entreprise			
Mesures franches pour les PMV (%)					

Indicateurs Statistiques		Valeurs ciblées ou objectifs		
Sécurité routière				
Accidents	Taux officiel			
Exploitation routière				
Intervention sur déviants de durée supérieure à 4 heures (unités)	La durée étant calculée entre le moment de l'alerte de la SCA et la remise en service de l'autoroute en conditions normales de circulation	nombre d'interventions avec intervention dont la durée est >4h		
Déparnage (unités et %)	Nombre total d'interventions et % de déparnages sur place en distinguant les VL et les PL			
Gêne congestion	mesure des Kilomètres de ralentissements (vitesse inférieure <=60 km/h)	préciser date de mise en œuvre de la mesure en H.km		
Gêne travaux	mesure des Kilomètres de ralentissements (vitesse inférieure <=60 km/h)	préciser date de mise en œuvre de la mesure en H.km		
Seulement en cas de réduction de Bouchons	mesure des H.km : (nombre de bouchons * nombre de jours) / longueur de ces bouchons (vitesse <=60 km/h)			
Gêne accidents-incidents	mesure des H.km	préciser date de mise en œuvre de la mesure en H.km		
Gestion du trafic				
Histogramme annuel des durées des coupures	Présente le nombre de coupures d'une même durée (1 heure), pour les différentes durées constatées sur l'année H. (rése)			
Indicateur de PGT (h)	Cumul des durées des PGT déclinées (dont l'avancement original est sur le réseau de la SCA) : PGT grands malles (Palomar et zonais)			
Réseau couvert par les PGT (h)	Longueur de réseau intégrée aux PGT / longueur totale du réseau			
Environnement				
Eau				
Consommation d'eau (m3)	Volume total consommé par le concessionnaire	objectif de baisse triennale		
Ti des déchets				
Ates de types et de services (h)	Emplois en containers de Ti / nombre total	100 %		
Centres de production de la société	Emplois en containers de Ti / nombre total	100 %		
Chiffre de Ti				
bouchons en H.km	cf indicateur "bouchons" ci-dessus			
Satisfaction des usagers				
Reclamations (table)	Nombre de réclamations d'usagers pendant l'année (pour demandes de remboursement et justification péage)			

2. Fiches indicateurs :

Indicateur N° 0 - Etat structurel de la chaussée « ISTRU»

1. Enjeux

Conservation du patrimoine.

2. Description et méthodologie de mesure

2.1 Phénomène mesuré :

L'indicateur mesure l'état structurel des chaussées.

2.2 Méthode

L'indicateur «ISTRU» calcule la proportion des chaussées en état structurel dégradé, en croisant deux indices intermédiaires résultats de la combinaison d'index unitaires de dégradation de surface et d'uni petites ondes dont les principes sont exposés en annexe à la présente fiche.

La périodicité d'auscultation des chaussées est de 3 ans.

2.3 Périmètre mesuré

Les voies lentes dans les deux sens de circulation des sections courantes d'autoroutes du réseau à l'exclusion notamment des bifurcations, des échangeurs, des aires et des plateformes de péage.

2.4 Responsable de la mesure

La société concessionnaire d'autoroute.

2.5 Transmission des données

La société concessionnaire transmet les résultats à l'autorité concédante dans le rapport annuel d'exécution du contrat. Le format peut-être adapté en fonction des demandes de l'autorité concédante.

3. Objectifs

A définir pendant la durée du contrat d'entreprise après validation de la méthode et tests sur le réseau.

4. Mécanisme de pénalité

L'indicateur n'est pas soumis à pénalité pendant la durée du contrat d'entreprise. A l'issue de celui-ci, la pénalisation sera calculée et appliquée annuellement pour chaque objectif non atteint.

La présente fiche sera mise à jour en ce sens.

5. Modalités de contrôle par l'autorité concédante

D'après les relevés de mesures transmis par la société, l'autorité concédante peut solliciter une réunion d'explications avec la société.

Indicateur N° 1 - IQRA Surface

1. Enjeux

Conservation du patrimoine / sécurité des usagers.

2. Description et méthodologie de mesure

2.1 Phénomène mesuré

Etat de surface des chaussées.

2.2 Méthode

La méthode prend en compte les mesures de macro-texture, de CFT (coefficient de frottement transversal), d'uni longitudinal (ondes courtes) et d'orniérage. Ces index unitaires sont croisés deux à deux afin de définir un indicateur adhérence et un indicateur d'uni.

Ces indicateurs seront ensuite croisés à l'aide d'un système matriciel pour définir un indicateur global dénommé « Indicateur surface » (voir fiche jointe).

L'« indicateur surface » est calculé annuellement.

2.3 Périmètre mesuré

La méthode ne s'applique qu'aux sections courantes d'autoroutes et exclut notamment les bifurcations, les échangeurs, les aires, les plateformes de péage.

La méthode ne s'applique pas aux chaussées béton.

Toute section appartenant au périmètre ainsi défini doit faire l'objet d'au moins une auscultation dans la durée du contrat d'entreprise.

2.4 Responsable de la mesure

La société concessionnaire d'autoroute.

2.5 Transmission des données

La société concessionnaire transmet les résultats à l'autorité concédante dans le rapport annuel d'exécution du contrat. Le format peut être adapté en fonction des demandes de l'autorité concédante.

3. Objectifs

L'indicateur est assorti de deux objectifs :

Objectif 1 : au moins 90% des notes ≥ 3

Objectif 2 : au moins 95% des notes ≥ 2

4. Mécanisme de pénalité

La pénalité s'applique dès que l'un des deux objectifs n'est pas atteint. Elle est calculée annuellement selon les termes du tableau indicateurs pénalités et l'article 39.7 du cahier des charges.

5. Modalités de contrôle par l'autorité concédante

D'après les relevés de mesures transmis par la société, l'autorité concédante peut solliciter une réunion d'explications avec la société.

Annexe : Méthodologie de mesure pour l'indicateur de surface des chaussées

La méthode propose de prendre en compte les mesures de macro-texture, de CFT, d'uni longitudinal ondes courtes et d'orniérage. Ces index unitaires sont croisés deux à deux afin de définir un indicateur adhérence et un indicateur uni.

Ces indicateurs seraient ensuite croisés entre eux pour définir un indicateur global dénommé « Indicateur surface ».

Les mesures sont croisées à l'aide d'un principe de matrices, sur le même principe que la matrice adhérence de l'IQRN.

1/ Index unitaires

La méthode ne s'applique qu'aux sections courantes d'autoroutes et exclue notamment les bifurcations, les échangeurs, les aires, les plateformes de péage, Les index unitaires pris en compte sont les suivants :

Macro-texture (HS) : valeurs de PMT (Profondeur Moyenne de Texture) ou PTE (profondeur de texture équivalente) mesurées à l'aide du rugolaser ou autre (SCRIM).

CFT : coefficient de frottement transversal mesuré à l'aide du SCRIM

Uni longitudinal ondes courtes (UNI OC): seules les ondes courtes sont retenues, car c'est la longueur d'onde qui a le plus d'incidence sur l'aspect confort. L'index retenu est la note en ondes courtes, mesurée à l'aide de l'APL NBO ou du MLPL® ou autre (AMAC).

Orniérage (ORN): profondeur d'ornière en mm mesurée à l'aide du transversoprofilographe à laser ou autre (AMAC).

Le calcul des index est mené sur la base des mesures d'auscultation réalisées sur la voie lente.

Le pas de calcul des index sera de 200 m (le pas d'acquisition varie de 10 à 20 m selon les indicateurs mesurés). Dans le cas où l'on dispose de mesures à un pas inférieur, il sera réalisé une moyenne arithmétique de façon à obtenir une valeur à 200 m. Dans le cas où l'on dispose d'une mesure à un pas supérieur, la valeur sera dupliquée pour chaque pas de 200 m.

La méthode ne s'applique pas aux chaussées Béton non revêtues.

2/ Classification des index unitaires

Chacun des index est comparé à des seuils de façon à les répartir par classes.

Seuils des index unitaires

PMT

Note	4	3	2	1	0
Seuils	> 0,80	0,61 à 0,80	0,51 à 0,60	0,41 à 0,50	≤ 0,40

CFT

Note	4	3	2	1	0
Seuils	> 0,60	0,51 à 0,60	0,41 à 0,50	0,31 à 0,40	≤ 0,30

Orniérage

Note	4	3	2	1	0
Seuils	< 5	5 à 9,9	10 à 14,9	15 à 19,9	≥ 20

Uni OC

Note	4	3	2	1	0
Seuils	> 7	6,1 à 7	5,1 à 6	4,1 à 5	≤ 4

3/ Indicateur adhérence

La matrice proposée pour le calcul de l'indicateur adhérence est la suivante :

Index adhérence		CFT				
		4	3	2	1	0
PMT	4	4	4	2	1	0
	3	4	3	2	1	0
	2	3	2	1	1	0
	1	2	2	1	0	0
	0	1	1	0	0	0

4/ Indicateur uni

La matrice proposée pour le calcul de l'indicateur uni est la suivante :

Index uni		Uni longitudinal (ondes courtes)				
		4	3	2	1	0
Orniérage	4	4	4	3	2	1
	3	4	3	3	2	1
	2	3	2	2	1	0
	1	2	2	1	0	0
	0	1	0	0	0	0

5/ Indicateur Surface

La matrice proposée pour le calcul de l'indicateur Surface est la suivante :

Indicateur surface		Adhérence*				
		4	3	2	1	0
Uni	4	4	3	2	2	1
	3	3	3	2	1	1
	2	3	2	2	1	1
	1	2	2	1	1	0
	0	2	1	1	0	0

*Concernant les revêtements de type BBDr, la matrice adhérence est remplacée par les valeurs de CFT.

6/ Méthodologie de calcul

Les indicateurs retenus sont relevés systématiquement tous les 3 à 5 ans par ATMB (3 ans pour les CFT et PMT). Certains indicateurs peuvent être relevés plus régulièrement (à l'issue de travaux), Le calcul des indicateurs sera donc réalisé avec la dernière valeur connue pour chacun des indicateurs. Ceci implique que le calcul peut être réalisé avec des années différentes selon les indicateurs. Etant donné la périodicité d'auscultation pratiquée sur le réseau autoroutier, l'écart ne devrait jamais être supérieur à 3 à 5 ans.

Dans le cas où un ou plusieurs indicateurs ne sont pas disponibles, ce qui peut-être le cas pour des couches de roulement récentes de moins de 4 ans, on considèrera alors que les index unitaires manquants sont classés en 4 par défaut. Par ailleurs, les mesures invalides (vitesse de mesure inférieure au seuil minimal, défaut d'un capteur, ...) ne sont pas prises en compte dans le calcul de répartition des notes. Néanmoins, le pourcentage de valeurs invalides doit être joint à l'ensemble des résultats.

7/ Résultats

Pour l'ensemble du réseau, on calcule ainsi un indicateur surface au pas de 200m, le résultat final étant la répartition par type de note de 0 à 4. Les résultats sont présentés ainsi (chiffres donnés à titre d'exemple) :

Note	Nombre de sections	Répartition
4	9825	45,1%
3	9560	43,9%
2	1250	5,7%
1	956	4,4%
0	210	1,0%
Total	21801	100%

En complément du résultat final (cf. tableau ci-dessus), le détail des notes par section élémentaire de 200m (Réseau, Sens, PR, voie,...) sera fourni annuellement sous format informatique (tableur).

Indicateur N° 2 - Etat structurel des ouvrages d'art

1. Enjeux

Conservation du patrimoine.

2. Description et méthodologie de mesure

2.1 Phénomène mesuré

Etat individuel de chacun des ouvrages d'art (OA).

2.2 Méthode

Méthode de cotation IQOA.

Chaque OA fait l'objet d'une inspection selon l'ITSOA et d'une cotation par la société concessionnaire. Les cotations sont réparties sur l'échelle 1 à 3.

Chaque année, la société concessionnaire évalue le pourcentage du nombre d'ouvrages classés 3 et 3U.

2.3 Périmètre mesuré

Inspection systématique régulière, par la société concessionnaire de tous les ouvrages de la concession comportant une ouverture de plus de 2 m.

2.4 Responsable de la mesure

La société concessionnaire d'autoroute.

2.5 Transmission des données

La société concessionnaire transmet annuellement la liste des ouvrages classés 3-3U (avec leur date de cotation) ainsi que le détail et la justification du classement sur l'échelle IQOA de tous les OA.

La société concessionnaire transmet les résultats à l'autorité concédante dans le rapport annuel d'exécution du contrat. Le format peut être adapté en fonction des demandes de l'autorité concédante.

3. Objectifs

L'objectif est d'atteindre en fin de contrat d'entreprise puis annuellement :

Objectif 1 : moins de 5% d'ouvrages classés 3 et 3U

Objectif 2 : 0% d'ouvrages classés 3U détectés plus de 2 ans auparavant et qui n'ont pas fait l'objet d'un APOA ou document de même nature préalable aux travaux.

4. Mécanisme de pénalité

Constat et déclenchement

La pénalité s'applique en fin de contrat de plan puis annuellement en cas de non atteinte de l'un et/ou l'autre des 2 objectifs.

Elle est calculée annuellement selon les termes du tableau indicateurs pénalités et l'article 39.7 du cahier des charges.

5. Modalités de contrôle par l'autorité concédante

Sur déclaratif de la société, sur examen contradictoire sur site ou lors d'un audit sur site.

Indicateur N° 3 - Fonctionnalité des ouvrages d'art

1. Enjeux

Conservation du patrimoine.

2. Description et méthodologie de mesure

2.1 Phénomène mesuré :

Dépassement d'un seuil de fonctionnalité des ouvrages d'art au travers de 2 paramètres clés : la portance et la hauteur libre dégagée.

2.2 Méthode

La société concessionnaire s'assure de la hauteur libre et de la portance des ouvrages en regard de ses obligations contractuelles et réglementaires. Un état des lieux est fait la première année du contrat pour spécifier la portance et la hauteur libre.

La société concessionnaire maintient un fichier des hauteurs libres sous ouvrage et de la portance selon un processus qui lui est propre. L'écart est caractérisé par rapport aux annexes techniques au cahier des charges (PS, PI dans le DPAC) ou par rapport à une convention de remise ou par rapport aux PV d'inspection de travaux avant mise en service.

Chaque année, la société concessionnaire met à jour le fichier et signale au concédant les dépassements de seuils.

2.3 Périmètre mesuré

Tous les ouvrages d'une ouverture de plus de 2 m situés sur le DPAC et ouverts à la circulation publique.

2.4 Responsable de la mesure

La société concessionnaire d'autoroute.

2.5 Transmission des données

La société concessionnaire transmet les résultats à l'autorité concédante dans le rapport annuel d'exécution du contrat. Le format peut être adapté en fonction des demandes de l'autorité concédante.

3. Objectifs

Annuellement et sauf dérogations validées par le concédant lors de l'état initial :

- 100% des passages supérieurs doivent avoir une hauteur libre conforme
- 100% des passages inférieurs doivent avoir une portance réglementaire

4. Mécanisme de pénalité

La pénalité s'applique annuellement à la société concessionnaire pour chaque OA qualifié de « non fonctionnel » non remis en conformité et ne faisant pas l'objet d'une dérogation.

Elle est calculée annuellement selon les termes du tableau indicateurs pénalités et l'article 39.7 du cahier des charges.

5. Modalités de contrôle par l'autorité concédante

Pour la hauteur libre :

- examen de la déclaration annuelle de non-conformité
- lors d'audits, examen sur procédure des relevés réalisés
- examen contradictoire dans les cas litigieux.

Pour la portance :

- examen de la déclaration annuelle de non-conformité
- examen des attestations montrant le retour à la conformité
- lors d'audits, examen sur site

Indicateur N° 4 - Sécurité sur ouvrage

1. Enjeux

Sécurité des usagers.

2. Description et méthodologie de mesure

2.1 Phénomène mesuré :

Mise en cause de la sécurité des usagers du fait d'un ouvrage d'art.

2.2 Méthode

A chaque événement impactant un ouvrage d'art et susceptible d'avoir un impact sur la sécurité des usagers ainsi qu'à chaque inspection, la société concessionnaire doit vérifier la cotation « sécurité » de celui-ci au regard des critères de la cotation « S » de l'IQOA.

La liste des ouvrages classés « S » est tenue à jour par la société concessionnaire.

Le cas échéant, l'ouvrage ainsi coté « S » est ajouté sans délai à la liste des ouvrages classés « S » avec sa date de classement. La date de sortie de cette liste correspond à la mise en œuvre de travaux définitifs ou provisoires de sécurité permettant le déclassement « S » de l'ouvrage.

2.3 Périmètre mesuré

Tous les ouvrages de la concession.

2.4 Responsable de la mesure

La société concessionnaire d'autoroute.

2.5 Transmission des données

Les données concernant les ouvrages classés « S » et les ouvrages classés « S » depuis plus de 13 semaines sont fournies annuellement sous forme d'un tableau tel que celui présenté page suivante.

La société concessionnaire transmet les résultats à l'autorité concédante dans le rapport annuel d'exécution du contrat. Le format peut être adapté en fonction des demandes de l'autorité concédante.

3. Objectifs

L'objectif est, dans une même semaine, de ne pas avoir plus de 2 OA classés « S » étant restés classés « S » plus de treize semaines.

4. Mécanisme de pénalité

Constat et déclenchement

La pénalité est calculée annuellement et s'applique à la société concessionnaire pour chaque ouvrage classé « S » depuis plus de treize semaines au-delà de 2 simultanément (le décompte des semaines se fait en année glissante).

Elle est calculée annuellement selon les termes du tableau indicateurs pénalités et l'article 39.7 du cahier des charges.

5. Modalités de contrôle par l'autorité concédante

exemple de détermination du nombre d'ouvrages classés S depuis plus de 13 semaines au-delà de la limite de seuil de 2

ouvrages S	semaines année N																																									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37					
OA1														1	2	3	4	5	6																							
OA2								1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15																				
OA3													1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15															
OA4													1	2	3	4	5	6																								
OA5																1	2	3	4	5	6	7	8																			
OA6							1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15																					
OA7																					1	2	3	4	5	6	7	8														
OA8																				1	2	3	4																			
OA9			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18																						
OA10												1	2	3	4	5	6																									
OA11				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19																				
OA12													1	2	3	4	5	6	7	8	9																					
OA13																				1	2	3	4	5																		
OA14												1	2	3	4	5	6	7	8	9																						
OA15																	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15											
OA16																					1	2	3	4	5	6	7															
OA17												1	2	3	4	5	6	7	8	9	10																					
OA18													1	2	3	4																										
OA19	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19																							
OA20											1	2	3	4	5	6	7	8	9																							
OA21																					1	2	3	4	5	6	7															
OA22																											1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12				
OA23																																										
OA24																																										
OA25																																										
OA26																																										
OA27																																										
OA28																																										
OA29																																										
OA30																																										
OA31																																										
OA32																																										
OA33																																										
OA34																																										
OA35																																										
OA36																																										
OA37																																										
OA38																																										

Indicateur N° 5 - Qualité des aires de repos

1. Enjeux

Services aux usagers - Confort / agrément.

2. Description et méthodologie de mesure

2.1 Phénomène mesuré :

Qualité des aires de repos sur les paramètres essentiels en vue de la satisfaction des usagers.

2.2 Méthode

L'indicateur mesure le niveau de prestation et d'entretien des équipements essentiels des aires (toilettes, parkings, aires de jeu, zones de pique-nique et de détente) en matière de : disponibilité, état, propreté, accessibilité.

La liste exhaustive des équipements et critères est fournie dans le référentiel joint : fiche de visite sous forme de grille de notation et notice explicative.

2.3 Périmètre mesuré

Chaque année au moins une aire de repos est auditée. Les visites ne sont pas effectuées lors des périodes de « jours noirs » du calendrier Bison futé.

Une aire obtenant une note inférieure ou égale à 12 lors d'une visite fera l'objet d'une seconde visite dans l'année, qui aura lieu au plus tôt un mois après la transmission à la société concessionnaire par l'autorité concédante de la grille de notation relative à l'aire concernée. Seule la meilleure des deux notes obtenues sera prise en compte pour la validation de l'objectif.

2.4 Responsable de la mesure

Les évaluations sont réalisées et consolidées sous la responsabilité directe de l'autorité concédante.

2.5 Transmission des données

L'autorité concédante fournit les éléments d'analyse et de notation à la société concessionnaire.

3. Objectifs

A compter de l'année 2022, aucune aire ne doit obtenir une note ≤ 12 .

4. Mécanisme de pénalité

Une pénalité est appliquée annuellement, à compter de l'année 2023, pour chaque aire obtenant une note inférieure à l'objectif.

Elle est calculée annuellement selon les termes du tableau indicateurs pénalités et l'article 39.7 du cahier des charges.

Un audit à blanc est prévu en 2022.

Indicateur N° 6 - Délais d'intervention sur événement

1. Enjeux

Sécurité des usagers.

2. Description et méthodologie de mesure

2.1 Phénomène mesuré :

L'indicateur permet d'évaluer la réactivité de la société concessionnaire à faire intervenir ses équipes sur le lieu d'un événement significatif sur son réseau, pour une mise en sécurité ou un retour à la normale.

2.2 Méthode

La mesure s'effectue à partir du moment où un incident significatif est localisé et confirmé sur le réseau. C'est la durée comprise entre la réception de cette information au niveau du PC et l'arrivée sur les lieux des équipes d'exploitation de la société (qui en font la déclaration au PC) qui est mesurée.

Sont considérés comme significatifs les événements se produisant sur section courante, bretelles et plate-formes de péage (i.e. hors aires). Ils consistent notamment en : accidents, véhicules en feu, objets et véhicules arrêtés. Les événements mouvants (animaux errants, contresens...) n'entrent pas dans le calcul de l'indicateur du fait que l'événement est en mouvement et donc difficile à localiser.

Pour les objets et véhicules arrêtés sur les voies, ne rentrent dans le calcul de l'indicateur que ceux engageant le gabarit des voies.

Un inventaire exhaustif des événements est tenu à jour par la société, permettant une exploitation statistique annuelle établissant les pourcentages d'événements se situant dans les seuils admissibles.

2.3 Périmètre mesuré

L'ensemble du réseau de la société.

2.4 Responsable de la mesure

La société concessionnaire d'autoroute à partir des relevés de décisions de son PC et d'intervention de ses équipes, qui sont horodatés.

2.5 Transmission des données

La société concessionnaire transmet les résultats synthétiques à l'autorité concédante dans le rapport annuel d'exécution du contrat. Le format peut être adapté en fonction des demandes de l'autorité concédante.

3. Objectifs

L'objectif est calculé annuellement.

Pour 80% des événements : délais < 24mn de jour et 36mn de nuit.

4. Mécanisme de pénalité

Elle est calculée annuellement selon les termes du tableau indicateurs pénalités et l'article 39.7 du cahier des charges.

5. Modalités de contrôle par l'autorité concédante

L'autorité concédante étudie les relevés transmis par la société et peut solliciter une réunion d'explications.

Dans certains cas, l'autorité concédante peut être amenée à auditer le système d'exploitation de la société, qui présente obligatoirement un horodatage des informations et des décisions de son PC et d'intervention des équipes sur le terrain, afin de vérifier son bon fonctionnement et la qualité des données. Elle peut également demander des éléments complémentaires, notamment un fichier détaillé d'événements horodatés.

Indicateur N° 6bis - Surveillance du réseau

1. Enjeux

Sécurité des usagers.

2. Description et méthodologie de mesure

2.1 Phénomène mesuré

L'indicateur permet de mesurer le délai compris entre deux passages de patrouilles ou de personnel qualifié en tout point du réseau.

2.2 Méthode

Des patrouilles régulières sont organisées sur tout le réseau par la société concessionnaire.

La société concessionnaire établit la liste des points repère constitués par les points de rebroussement, en principe 3 par circuit de patrouille. Cette liste est validée par l'autorité concédante. La société tient à jour les mains courantes (horodatages) des passages des patrouilles en ces points (un véhicule stationné sur les points de rebroussement ne pourra pas être intégré dans le calcul).

2.3 Périmètre mesuré

L'ensemble du réseau de la société en permanence.

2.4 Responsable de la mesure

La société concessionnaire d'autoroute.

2.5 Transmission des données

La société concessionnaire transmet annuellement à l'autorité concédante par point repère le nombre de passages effectués et le nombre de passages dépassant le temps alloué.

Elle transmet le nombre d'itinéraires de patrouilles et la liste des points repère correspondant à la signature du contrat et à chaque modification d'organisation.

Elle transmet aussi un rapport justificatif en cas de dépassement des seuils.

La société concessionnaire transmet ces résultats à l'autorité concédante dans le rapport annuel d'exécution du contrat. Le format peut être adapté en fonction des demandes de l'autorité concédante.

3. Objectifs

L'indicateur est assorti d'un double objectif décliné comme suit :

Pour l'ensemble des sections du réseau, le délai de retour, durée mesurée entre 2 passages consécutifs au même point repère de la liste, doit être $\leq 4h$ (240min) dans plus de 80% des cas, et $\leq 6h$ (360min) dans 99,5% des cas.

4. Mécanisme de pénalité

Elle est calculée annuellement selon les termes du tableau indicateur pénalités et l'article 39.7 du cahier des charges.

5. Modalités de contrôle par l'autorité concédante

L'autorité concédante étudie les relevés transmis par la société et peut solliciter une réunion d'explications de manière discrétionnaire.

Dans certains cas, l'autorité concédante peut être amenée à auditer le patrouillage d'une ou plusieurs sections particulières. Elle peut également demander des éléments complémentaires, notamment un fichier détaillé d'événements horodatés.

Indicateur N° 7 - Délais entre événement grave et message (radio, PMV)

1. Enjeux

Sécurité des usagers.

2. Description et méthodologie de mesure

2.1 Phénomène mesuré

L'indicateur permet mesurer le temps que met la société concessionnaire à signaler aux usagers un événement grave sur son réseau par ses 2 canaux de communications principaux : panneaux à Messages Variables (PMV) et radio 107.7.

2.2 Méthode

La mesure s'effectue à partir du moment où un événement grave mettant en cause la sécurité des usagers sur le réseau est localisé et confirmé. La durée comprise entre la réception de cette information au niveau du PC et son signalement par la société sur les PMV et la radio 107.7 (début du message) est enregistrée.

Pour les PMV, en cas d'événements simultanés, seul l'élément prioritaire est pris en compte dans le calcul.

Sont considérés comme événements graves mettant en cause la sécurité des usagers ceux se produisant sur section courante, bretelles et plate-formes de péage. Ils consistent notamment en accidents, contresens, véhicules en feu, piétons, animaux, objets sur chaussée et véhicules arrêtés.

Un inventaire permanent des événements graves est tenu à jour par la société, permettant une exploitation statistique annuelle établissant les pourcentages d'événements se situant dans les seuils correspondants aux objectifs.

2.3 Périmètre mesuré

L'ensemble du réseau de la société, en permanence. Pour les PMV cela s'entend « hors PMV non gérés par la société ».

2.4 Responsable de la mesure

La société concessionnaire d'autoroute.

2.5 Transmission des données

La société concessionnaire transmet les résultats à l'autorité concédante dans le rapport annuel d'exécution du contrat. Le format peut être adapté en fonction des demandes de l'autorité concédante.

3. Objectifs

L'indicateur est assorti d'un double objectif de résultat par mode de transmission à l'utilisateur :

Pour une diffusion sur la radio 107.7 :

- Seuil 1 : délai de moins de 4mn dans au moins 90% des cas
- Seuil 2 : délai de moins de 8mn dans au moins 98% des cas

Pour une diffusion par PMV :

- Seuil 1 : délai de moins de 3mn dans 90% des cas
- Seuil 2 : délai de moins de 6mn dans 98% des cas

4. Mécanisme de pénalité

Elle est calculée annuellement selon les termes du tableau indicateurs pénalités et l'article 39.7 du cahier des charges.

5. Modalités de contrôle par l'autorité concédante

L'autorité concédante étudie les relevés transmis par la société et peut solliciter une réunion d'explications de manière discrétionnaire.

Dans certains cas, l'autorité concédante peut demander des éléments complémentaires, notamment un fichier détaillé d'événements horodatés.

Indicateur N° 8 - Gêne au péage

1. Enjeux

Service aux usagers - Rapidité et fiabilité du trajet.

2. Description et méthodologie de mesure

2.1 Phénomène mesuré

La réflexion est engagée pour aboutir sur la durée du contrat d'entreprise à mettre en place plusieurs critères de qualité objectifs, dont les principes sont les suivants :

Critère 1 : disponibilité des voies de passage

Ce critère vise à évaluer le niveau de service de l'ensemble des équipements indispensables de la chaîne de traitement du péage (et notamment ceux qui sont utilisés pour la détection de l'utilisateur, la transaction, et la libération de la voie de péage).

Critère 2 : délai global de traitement d'un événement d'exploitation en voie de péage, dans lequel peuvent apparaître deux sous-critères

2-1 le délai entre la détection de l'événement et sa prise de connaissance par l'exploitant

2-2 le délai entre la prise de connaissance d'un événement par l'exploitant et la libération de la voie de péage (possibilité de redémarrage effectif de l'utilisateur).

Critère 3 : optimisation de l'ordonnancement des voies à travers la bonne utilisation de la débrayabilité des voies TSA.

Ces critères permettront de définir des indicateurs de synthèse qui seront utilisés pour mesurer la performance de la société au travers d'objectifs à fixer.

2.2 Méthode

Le détail des critères 1 et 2 et les indicateurs de synthèse associés, ainsi que les méthodes de mesure et de calcul devront être élaborés par la société pour être finalisés en accord avec le concédant pour la fin d'année qui suit celle de signature du contrat.

Des chroniques de ces critères ainsi que des premiers calculs des indicateurs de synthèse seront alors réalisées sur les 2 années suivantes (mise en place progressive des systèmes de mesure).

Le critère 3 fera l'objet d'échanges entre le concédant et la société afin d'aboutir à une méthode de mesure à la fin du contrat d'entreprise.

2.3 Périmètre mesuré

Les barrières et gares de l'ensemble du réseau en entrée et en sortie.

2.4 Responsable de la mesure

La société concessionnaire d'autoroute.

2.5 Transmission des données

Lorsque les valeurs à mesurer et/ou à calculer auront été définies, la société concessionnaire transmettra les résultats à l'autorité concédante dans le rapport annuel d'exécution du contrat. Le format pourra-être adapté en fonction des demandes de l'autorité concédante.

3. Objectifs

Les objectifs de performance à atteindre seront définis en accord avec le concédant avant la fin du premier trimestre de la dernière année du contrat d'entreprise pour être appliqués à partir de cette dernière année.

A défaut d'accord, c'est l'autorité concédante qui fixera les objectifs.

Une nouvelle fiche précisant la méthode de calcul et détaillant les objectifs sera alors établie et applicable.

4. Mécanisme de pénalité

Les pénalités liées au non-respect des objectifs de performance seront calculées annuellement dès la dernière année du contrat d'entreprise.

Lors de la phase de mise au point des indicateurs, une pénalité sera appliquée selon les termes du tableau indicateur pénalités et l'article 39.7 du cahier des charges en cas de non-respect avéré du calendrier, sauf si la société apporte la preuve de sa non responsabilité.

5. Modalités de contrôle par l'autorité concédante

L'autorité concédante étudie les relevés transmis par la société et peut solliciter une réunion d'explications de manière discrétionnaire.

Dans certains cas, l'autorité concédante peut être amenée à mener des audits pour vérifier l'exactitude des résultats de la méthodologie de comptage mise en place par la société.

Il pourra y avoir alerte et mise en demeure de la société en cas de non-transmission de propositions de systèmes de mesure et de calcul dans les délais permettant de respecter le calendrier fixé pour la phase de mise au point des indicateurs.

Indicateur N° 9 - Gestion de la VH (verglas, neige)

1. Enjeux

Sécurité des usagers / Rapidité et fiabilité des trajets.

2. Description et méthodologie de mesure

2.1 Phénomène mesuré

L'indicateur permet de mesurer les conditions de conduite pendant les événements climatiques en période hivernale (neige-verglas), ainsi que les durées de retour aux conditions de conduite de référence.

2.2 Méthode

Les définitions sont celles du guide méthodologique de 2009 du SETRA « Viabilité hivernale - Approche globale », notamment :

Condition C1 : conduite normale : absence, au niveau de la chaussée, de dangers ou difficultés spécifiques à l'hiver

Condition C2 : conduite délicate : conditions de conduite dégradées ou incertaines. Pour assurer un niveau de sécurité satisfaisant, une attitude de prudence particulière s'impose de la part du conducteur, impliquant une réduction volontaire de la vitesse ; la progression des véhicules reste cependant possible sans équipements hivernaux spécifiques.

En situation courante :

L'indicateur mesure les conditions de conduite pendant la période de détérioration due à l'épisode de neige ou verglas et le délai entre la détérioration confirmée des conditions de circulation à la suite de neige ou de verglas et le retour à la condition de conduite hivernale de référence.

La durée de retour s'exprime à partir de l'alerte dans le cas du verglas et à partir de la fin de la chute de neige dans le cas de la neige

L'évaluation est faite sur les points de référence représentatifs du réseau.

En situation non courante :

Un compte-rendu détaillé des opérations est fourni par la société.

La liste des événements ayant donné lieu à une intervention curative accompagnée des conditions de conduite et des durées de retour à la condition de conduite hivernale de référence est établie par la société, pour les conditions de neige, de verglas sans précipitation et de verglas avec précipitation.

2.3 Périmètre mesuré

Les points de référence représentatifs de l'ensemble du réseau :

Point n°1 : Sur A40 à St Julien en genevois

Point n°2 : Sur la RN 205 au Châtelard (en haut du viaduc des Egratz)

2.4 Responsable de la mesure

La société concessionnaire d'autoroute.

2.5 Transmission des données

La société transmet annuellement à l'autorité concédante la liste des événements et les durées de retour en identifiant, le cas échéant, les cas de dépassement dans un rapport synthétique avant le 15 mai qui suit immédiatement la fin de la saison hivernale.

3. Objectifs

En situation courante de neige :

La condition de conduite hivernale de référence est la condition de conduite C1 sur n-1 voies circulées de la section courante ;

La condition de conduite hivernale minimale est la condition de conduite C2 sur une voie en section courante ;

L'objectif est de respecter une durée de retour à la condition de conduite hivernale de référence inférieure à 4 heures dans au moins 95% des cas.

En situation courante de verglas sans précipitation :

La condition de conduite hivernale de référence est la condition de conduite C1 sur les voies circulées de la section courante. La condition de conduite hivernale minimale est la condition de conduite C2 sur les voies circulées en section courante.

L'objectif est de respecter une durée de retour à la condition de conduite hivernale de référence inférieure à 2 heures dans au moins 95% des cas.

4. Mécanisme de pénalité

La pénalité est calculée annuellement selon les termes du tableau indicateurs pénalités et l'article 39.7 du cahier des charges.

NB : le mécanisme de pénalité ne s'applique pas aux événements en situation non courante.

5. Modalités de contrôle par l'autorité concédante

L'autorité concédante étudie les relevés transmis par la société et peut solliciter une réunion d'explications de manière discrétionnaire.

Dans certains cas, l'autorité concédante peut être amenée à mener des audits pour vérifier l'exactitude des résultats de la méthodologie de mesure mise en place par la société.

Il pourra y avoir alerte et mise en demeure de la société en cas de non-transmission des données dans les délais.

Indicateur N° 11 - Délais de dépannage

1. Enjeux

Service aux usagers - Rapidité et fiabilité du trajet

2. Description et méthodologie de mesure

2.1 Phénomène mesuré

L'indicateur doit permettre d'évaluer la réactivité du service de dépannage en mesurant le délai entre l'appel à dépannage de l'utilisateur et l'arrivée du dépanneur (véhicule lourd ou léger) sur les lieux de la panne.

2.2 Méthode

Le délai mesuré est le temps entre la demande de dépannage faite au PC de la société (demande confirmée et localisée) et l'arrivée sur place du dépanneur. Le délai est global et prend en compte le délai de traitement par l'opérateur et le délai de route du dépanneur.

L'indicateur est calculé séparément pour les VL et les PL.

Les sources prises en compte sont à préciser mais doivent inclure les appels correctement géocalisés et donc a minima les appels depuis les PAU, avec les applications spécifiques et depuis les patrouilleurs (radio d'exploitation).

Seuls sont comptabilisés les dépannages purs. Sont ainsi notamment exclus les véhicules accidentés, les véhicules arrêtés n'ayant pas fait l'objet d'une demande de dépannage confirmée au PC, les véhicules abandonnés ou évacués pour d'autres raisons qu'une panne et les dépannages annulés.

Les données aberrantes sont exclues du calcul : données négatives ou vides ou >12 heures. Toutes les exclusions doivent cependant faire l'objet d'une traçabilité et de justifications.

2.4 Périmètre mesuré

L'ensemble du réseau de la société concessionnaire.

2.5 Responsable de la mesure

La société concessionnaire d'autoroute.

2.6 Transmission des données

La société concessionnaire transmet les résultats à l'autorité concédante dans le rapport annuel d'exécution du contrat. Le format peut être adapté en fonction des demandes de l'autorité concédante.

3. Objectifs

La société mettra au point une méthode de mesure du délai de dépannage aux véhicules légers et aux véhicules lourds au plus tard la deuxième année du contrat d'entreprise. Elle sera validée par le

concedant. La société réalisera deux chroniques annuelles afin de définir, en accord avec le concedant les objectifs qui pourraient se présenter comme suit (valeurs des X, Y, XX et YY à déterminer).

Pour les VL :

Objectif 1a : délai \leq 35 min dans X% des cas

Objectif 1b : délai \leq 45 min dans Y% des cas

Pour les PL :

Objectif 2a : délai \leq 70min dans XX% des cas

Objectif 2b : délai \leq 90min dans YY% des cas

A défaut d'accord, c'est l'autorité concedante qui fixera les objectifs.

4. Mécanisme de pénalité

Les modalités de mesure et de calcul des indicateurs ainsi que les objectifs de performance et les modalités de calcul des pénalités éventuellement associées définis dans le cadre de ce travail seront calculées annuellement et applicables dès la dernière année du contrat d'entreprise.

Lors de la phase de mise au point des indicateurs, une pénalité sera appliquée selon les termes du tableau indicateurs pénalités et l'article 39.7 du contrat en cas de non-respect avéré du calendrier, sauf si la société apporte la preuve de sa non responsabilité.

5. Modalités de contrôle par l'autorité concedante

L'autorité concedante étudie les relevés transmis par la société et peut solliciter une réunion d'explications de manière discrétionnaire.

Dans certains cas, l'autorité concedante peut être amenée à mener des audits pour vérifier l'exactitude des résultats de la méthodologie mise en place par la société.

Il pourra y avoir alerte et mise en demeure de la société en cas de non-transmission de propositions de systèmes de mesure et de calcul dans les délais permettant de respecter le calendrier fixé pour la phase de mise au point des indicateurs.