
CONTRAT DE PLAN

ETAT – APRR

2014-2018

Texte consolidé au 16 mars 2018

Avertissement

Conformément à l'article 1 du décret n°95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers, l'Etat et les sociétés concessionnaires d'autoroutes peuvent conclure des contrats de plan pour une durée maximale de cinq ans.

Ces contrats peuvent faire l'objet d'avenants signés entre les parties.

La présente version consolidée du contrat de plan passé entre l'Etat et la société APRR pour la période 2014-2018 constitue un outil de documentation.

Seule fait foi la version originale du contrat de plan et, le cas échéant, des avenants signés par les parties.

Compte tenu de leur volume, de leur format et de leurs caractéristiques, les annexes au contrat de plan ne sont pas mises à disposition du public par voie électronique.

Ces pièces, ainsi que le contrat initial et ses avenants, sont consultables sur rendez-vous sollicité par l'intéressé à l'adresse suivante :

gca1.grn.dit.dgitm@developpement-durable.gouv.fr.

Le demandeur précisera notamment les pièces qu'il souhaite consulter.

Cette consultation se fait dans le respect des règles applicables en matière de confidentialité des données relevant du secret industriel et commercial et dans le respect des autres secrets protégés par la loi.

I - POLITIQUE GENERALE DE LA SOCIETE

I-1 Stratégie et développement

APRR inscrit son activité autour des axes stratégiques majeurs que sont les services aux usagers, la sécurité des usagers et des salariés, la performance et le développement du réseau. Ces axes sont déclinés en cohérence avec les engagements en faveur du développement durable de la société.

Service à l'utilisateur

L'amélioration de la qualité du service aux usagers constitue l'une des priorités du groupe APRR et se traduit notamment dans le cadre du présent contrat par l'intensification de l'information des usagers, la valorisation des aires notamment de repos, le développement des services poids lourds sur les aires, l'extension du télépéage avec l'achèvement du programme de télépéage sans arrêt, l'offre de parkings de covoiturage en soutien aux politiques locales, et le maintien des travaux d'entretien tout en limitant la gêne au trafic.

Sécurité des usagers et des collaborateurs

La sécurité demeure au cœur des préoccupations d'APRR et constitue un enjeu collectif. Au-delà des investissements récurrents réalisés pour traiter les zones critiques, des actions seront menées pour agir encore plus efficacement en temps réel sur les événements et pour améliorer sur le moyen/long terme le comportement des usagers et la sécurité des collaborateurs.

Développement du réseau

Dans la continuité du contrat de plan 2009-2013, APRR construira et intégrera dans son exploitation les nouvelles sections qui lui ont été concédées ainsi que les diffuseurs nouveaux qui pourraient être décidés en partenariat avec des collectivités locales.

I-2 Politique sociale

La réalisation des objectifs stratégiques de la société s'appuie sur une politique sociale rigoureuse, fondée sur des valeurs qui soulignent notamment la confiance, la responsabilité, la transparence et l'exemplarité.

Les axes majeurs de la politique sociale sont la richesse du dialogue social, l'expression de la diversité et de l'égalité des chances, la sécurité des salariés, l'épargne collective au travers d'une distribution significative de primes d'intéressement et de participation et la formation professionnelle qui est servie par des moyens importants.

Dans le cadre des orientations de la convention collective de la branche des sociétés concessionnaires d'autoroutes, APRR poursuivra le dialogue social fructueux qui permet d'améliorer régulièrement par des accords d'entreprise les dispositions conventionnelles collectives en usage au sein de la société, notamment en matière de conditions de travail et de salaires.

En particulier, dans le cadre des accords signés avec les partenaires sociaux, l'automatisation des modes de perception du péage s'accompagne de nouvelles garanties pour les salariés

concernés, notamment en matière de polyvalence des emplois, de mobilité et de reconversion. Cette démarche ainsi que celles menées vis-à-vis des autres métiers de l'entreprise, s'inscrivent dans le contexte plus global de la mise en œuvre d'une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences.

APRR agira sur les différents leviers pour faire progresser la diversité interne, en veillant notamment à l'égalité professionnelle, à l'insertion des personnes en situation de handicap et au maintien dans l'emploi des salariés seniors.

La sécurité du personnel est une exigence sociale première pour APRR qui poursuivra l'animation de sa démarche de management de la prévention. Au-delà des moyens techniques conséquents mis en œuvre pour assurer la sécurité des salariés, la formation et les échanges de bonnes pratiques seront toujours largement mobilisés et déployés.

APRR poursuivra une politique active de formation professionnelle bénéficiant à l'ensemble des salariés, tant pour le développement individuel des compétences que pour l'amélioration de la performance collective. Le comité stratégique formation déterminera les priorités et veillera à l'efficacité des moyens engagés, notamment pour accompagner, voire anticiper, l'évolution des différents métiers, dans les cadre des engagements pris lors de la privatisation, à savoir sans licenciement ni mutation forcée.

Dans le cadre du rapport d'exécution de la concession prévu à l'article 6.2.3, APRR transmettra chaque année au concédant le bilan des actions mises en œuvre dans le cadre de sa politique sociale, ainsi que les indicateurs associés. APRR transmettra également le dernier bilan social d'entreprise et le rapport de situation comparée hommes/femmes.

I-3 Politique commerciale

APRR poursuivra la promotion du télépéage par des contrats adaptés aux différentes catégories d'usagers (fréquents, occasionnels, professionnels, entreprises, etc.) et par des moyens de vente diversifiés.

APRR poursuivra une politique de conditions commerciales particulières pour les véhicules poids-lourds (PL) dans les limites de la réglementation européenne, en favorisant les véhicules plus respectueux de l'environnement (réduction suivant euroclasse) pour autant que la réglementation le permette.

I-4 Politique environnementale

Dans la logique des conclusions du Grenelle de l'Environnement, APRR poursuivra sa démarche de développement durable. APRR effectuera son travail de veille sur les différents thèmes environnementaux (bruit, eau, air, biodiversité, déchets, ...) de façon à accompagner certaines évolutions réglementaires et à évaluer les projets le plus en amont possible au regard des enjeux et des attentes des territoires.

APRR poursuivra son système de management de l'environnement ISO 14001, en plus de la certification ISO 9001.

En sus de l'implication de la démarche développement durable dans tous les chantiers et toutes les actions de maintenance des ouvrages, certaines opérations spécifiques de protection de milieux pour les thèmes protections phoniques et des eaux sont incluses au présent contrat dans la continuité du précédent.

II - CONSTRUCTION ET CONSERVATION DU PATRIMOINE

2.1 - INVESTISSEMENTS SUR SECTIONS NOUVELLES

2.1.1 Opération relevant du contrat d'entreprise 2004 – 2008

- A719 - Gannat-Vichy

La section Gannat – Vichy de l'autoroute A719 sera mise en service avant la fin du premier trimestre 2015.

2.1.2 Opération relevant du contrat de plan 2009-2013

- Autoroute A466 (liaison A6-A46 Nord)

Cette liaison, longue de 4 km environ, consiste à compléter la bifurcation d'Anse entre Lyon et Villefranche pour permettre les échanges sud <=> est entre les autoroutes A6 et A46 Nord.

Le financement de cette section est partiellement assuré par une tarification spécifique locale appliquée sur la BPV, en système ouvert, construite au titre de cette opération. Cette tarification sera déterminée sur la base d'un tarif de péage à l'ouverture fixé pour la classe 1 à 2,20€ HT (valeur février 2009, indexé par rapport à la loi d'évolution tarifaire des péages).

Cette liaison sera mise en service avant le 31 décembre 2015.

2.1.3 Opérations relevant du contrat de plan 2014-2018

- Liaison A89-A6

Cette liaison à 2x2 voies non élargissable, d'une longueur de 6 km environ, permettra d'assurer la continuité du contournement autoroutier de l'agglomération lyonnaise pour l'itinéraire Bordeaux-Genève.

Elle comprendra notamment :

- l'aménagement et la mise à niveau aux caractéristiques autoroutières de la déviation de la RN7 au droit de La Tour-de-Salvagny,
- le réaménagement d'un dispositif d'échanges complet avec la RN7, la RD307, la RD77E, la RN489, la RD73 (diffuseur RN7/RD307) et la suppression du demi-diffuseur existant sur la RN489 avec la RD73 (demi-diffuseur du Carret),
- la mise à 2 x 2 voies aux caractéristiques autoroutières de la RN489 entre la RN7 et la RN6,
- le réaménagement du dispositif d'échanges existant entre la RN489, la RD306 et la RN6 (diffuseur RD306/RN6), en un demi-diffuseur.
- la réalisation d'un barreau autoroutier à 2 x 2 voies entre la RN6 et l'A6,
- la réalisation d'un échangeur complet avec l'A6 (bifurcation A89/A6) et l'aménagement de l'A6 entre la bifurcation A89/A6 et le diffuseur de la Garde.

Cette liaison ne comportera pas d'installations de péage. Un ouvrage d'art non courant sera réalisé en viaduc pour franchir le vallon du Sémanet.

Les deux sections de routes nationales (RN7 et RN489) seront reprises en exploitation dès le démarrage des travaux

APRR ne disposant d'aucun document de récolement sur les sections gérées par l'Etat ou les collectivités locales, des dérogations ou des adaptations pourront s'avérer nécessaires sur les points suivants : éléments géométriques du tracé sous l'ouvrage de la RD 306 et la réutilisation des ouvrages d'art du diffuseur avec la RD 307. Par ailleurs, les conséquences éventuelles de la présence de la ligne électrique enterrée sous la BAU de la RN7 seront examinées entre les parties.

Sa mise en service interviendra au plus tard trente-quatre (34) mois après l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique.

La fiche descriptive de cette opération d'investissement sur section nouvelle figure en annexe H du présent contrat.

2.2 - INVESTISSEMENTS SUR AUTOROUTES EN SERVICE

2.2.1 Opérations d'élargissement lancées pendant le contrat de plan 2009-2013

- A46 Anse-Genay

Cet élargissement à 2x3 voies, dont les travaux ont démarré pendant le contrat de plan 2009-2013, sera mis en service avant le 31 décembre 2014.

- A71 Riom - A75

Cet élargissement à 2x3 voies, dont les travaux ont démarré pendant le contrat de plan 2009-2013, sera mis en service avant le 31 décembre 2014, ou au plus tard le 30 Juin 2015 si les conséquences des perturbations liées au décalage d'un an de l'enquête publique ne sont pas résorbées. Toutefois, en cas d'application de l'article 7.4 du cahier des charges de la concession, la date applicable pour cette opération reste le 31 décembre 2014.

2.2.2 Opérations d'élargissement relevant du contrat de plan 2014-2018

- A6 Elargissement à 3 voies entre Auxerre Nord et Auxerre Sud dans le sens Paris>Lyon

Cet élargissement à 3 voies dans le sens Paris-Lyon, d'une longueur de 15,5 km environ, se développera entre le diffuseur 19 (Auxerre Nord) et l'aire de services de Venoy Grosse Pierre.

Il permettra d'assurer la continuité de la 3^{ème} voie depuis le nord d'A6, et de traiter les problèmes de congestion au droit d'Auxerre sud et de l'aire de Venoy Grosse Pierre.

Les diffuseurs / aires existants ne seront ni modifiés ni repris. Toutefois les entrées et sorties des bretelles concernées par l'élargissement feront l'objet d'une mise en cohérence en terme de sécurité routière (couche de surface, signalisation verticale et horizontale, traitement des obstacles latéraux).

Le viaduc sur l'Yonne (actuellement à trois voies + B.D.D.) ne sera pas repris.

Sa mise en service interviendra au plus tard trente-six (36) mois après l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique.

La fiche descriptive de cette opération d'investissement de construction sur autoroute en service figure en annexe H du présent contrat.

- A71 Elargissement à 3 voies au niveau de l'aire des Volcans dans le sens Clermont>Paris

Cet élargissement à 3 voies dans le sens Clermont-Paris, d'une longueur de 7 km environ, se développera entre le diffuseur de Combronde et l'aire de services des Volcans.

Il permettra de disposer d'une 3^{ème} voie dans une section de grande longueur à forte déclivité supportant un trafic saisonnier important.

Sa mise en service interviendra au plus tard trente-six (36) mois après l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique.

La fiche descriptive de cette opération d'investissement de construction sur autoroute en service figure en annexe H du présent contrat.

2.2.3 Diffuseurs

- Diffuseurs à mettre en service au cours de la période 2014-2018.
 - A719 Demi-diffuseur de la RD2009 (Gannat)
 - A719 Demi-diffuseur de la RD998 (Ebreuil)

Ces deux diffuseurs seront mis en service soit de manière concomitante à l'A719 Gannat-Vichy, soit de manière anticipée si les procédures et les travaux afférents, sont achevés auparavant.

- Diffuseurs susceptibles d'être engagés au cours de la période 2014-2018

Les diffuseurs suivants sont susceptibles d'être engagés durant la période 2014-2018 en fonction des résultats des études en cours ou à engager et, en conséquence de celles-ci, des négociations avec les collectivités locales et/ou l'Etat pour le financement de l'investissement et du déficit d'exploitation et sous réserve que soit assuré l'équilibre financier sur la durée de la concession :

- le diffuseur de Chalon Champforgeuil (A6) ;
 - la modification du diffuseur de Villefranche Nord (A6) ;
 - le diffuseur de Genlis (A39).
- Suite réservée aux nouvelles demandes de diffuseurs non compris dans le contrat de concession

Les demandes de nouveaux diffuseurs, non prévus au contrat de concession, pourront faire l'objet d'une étude d'opportunité commandée par l'Etat à la société et financée par les collectivités demanderesses à hauteur d'au moins 75% de son montant. Cette étude exposera notamment les enjeux d'aménagement du territoire, les perspectives de création d'emplois et de développement local, ainsi que l'impact du projet sur l'environnement. L'étude présentera

les principaux avantages et inconvénients du projet au regard des autres solutions envisageables. Elle comprendra également une estimation du coût de réalisation, d'exploitation et d'entretien du projet compte-tenu du trafic escompté.

Au vu de ces études, et au terme des négociations avec les collectivités locales ou l'Etat sur le financement de l'investissement et du déficit d'exploitation, l'Etat pourra demander à APRR de réaliser le diffuseur, sous réserve que soit assuré l'équilibre financier sur la durée de la concession.

Ce pourrait être notamment le cas pour :

- les diffuseurs de la Plaine de Chères (A6, A46 Nord ou A466) et notamment le demi diffuseur de Quincieux, sur l'A46 orienté vers Lyon;
- le diffuseur de Villars sous Ecot (A36)

- Aménagements sur diffuseurs.

La Société prendra à sa charge le fonds de concours apporté par l'Etat au Conseil Général de la Haute Marne, maître d'ouvrage de l'opération, pour la création d'un rond-point à la sortie du diffuseur 24 de l'A5 (Semoutiers)

(cf. fiche 700.4)

Nota : par convention, et pour l'ensemble des fiches descriptives de l'annexe B citées ci-dessus et ci-après, le texte de la fiche prévaut sur la rédaction du contrat.

2.3 – ENTRETIEN DU PATRIMOINE

APRR poursuivra la politique éprouvée d'entretien et de conservation du patrimoine qu'elle met en œuvre depuis de nombreuses années pour garantir un haut niveau de sécurité et de disponibilité de ses infrastructures.

Les principaux domaines de l'entretien du patrimoine font l'objet de politiques élaborées en tenant compte des obligations contractuelles ou réglementaires, de la prise en compte de la sécurité des personnes, du service aux usagers, du développement durable, de l'expérience et des règles de l'art.

Ces politiques couvrent notamment les chaussées, les ouvrages d'art, les ouvrages hydrauliques, les potences et hauts mats, la signalisation verticale et horizontale, les ouvrages environnementaux et les superstructures.

Elles s'appuient sur des systèmes d'information et des bases de données historiques qui permettent de connaître en détail l'inventaire et l'état des ouvrages de l'ensemble du réseau.

Dans le cas des chaussées, le suivi des ouvrages est organisé autour des auscultations programmées des couches de surface avec des appareils à grand rendement et des bilans structurels des couches d'assise. La périodicité des auscultations varie entre 3 et 5 ans pour les couches de surface et ne peut excéder 12 ans pour les performances structurelles des couches d'assises.

Les résultats de ces auscultations conduisent à l'évaluation de l'état du réseau et permettent d'élaborer la programmation glissante des travaux de renouvellement des couches de roulement ou de réhabilitation des couches d'assise.

La périodicité et la programmation des renouvellements des couches de roulement sont optimisées selon les critères de gestion du trafic pour maintenir la disponibilité des voies et limiter la gêne aux usagers.

APRR poursuivra sa démarche de réduction de la gêne aux usagers lors de travaux, en programmant ceux-ci dans les périodes de faible trafic, et en limitant les basculements ou chantiers perturbants simultanés (hors ceux liés à des événements aléatoires).

APRR poursuivra par ailleurs son effort d'innovation en coopération en particulier avec le Réseau Scientifique et Technique de l'Équipement, avec la profession routière ou tout autre partenaire pouvant concourir à l'amélioration du service aux usagers, de leur sécurité ou de celle des collaborateurs de la société.

Le suivi des ouvrages d'art est assuré en référence à l'instruction technique de suivi des ouvrages d'art (ITSOA) et à la méthode IQOA. Les ouvrages d'art font ainsi l'objet d'inspections détaillées quinquennales, en complément du suivi continu et des visites annuelles.

Conformément aux recommandations fixées par les services techniques de l'État, une attention particulière est portée à certains grands ouvrages comme les VIPP ou les tunnels et viaducs de l'A40. Les tunnels de Chatillon (tube nord) et Saint Germain (tube sud) seront équipés en dispositifs de recueil des effluents.

(cf. fiche 900.3).

De plus, certains ouvrages à pathologie potentielle font l'objet de diagnostics approfondis et d'analyse de disponibilité en cas d'interventions lourdes.

Les ponts restaurant font également l'objet d'un suivi attentif.

Dans le contrat de plan 2009-2013, un état des lieux et une vérification structurelle aux charges courantes pour les ouvrages d'art présentant des surcharges (épaisseur de complexe étanchéité - chaussées supérieure à 0.2m correspondant à la valeur usuellement retenue dans les dimensionnements) a été élaboré.

APRR s'engage à ne plus recharger tous les ouvrages présentant des surépaisseurs d'enrobés. APRR présente au concédant avant fin 2015 une stratégie de traitement des ouvrages avec surcharges reconnues.

Ces ouvrages à vérifier sont rendus prioritairement conformes à la note du SETRA n°35 - Méthodes courantes d'évaluation structurale des ouvrages existants pour les considérer définitivement comme portant.

APRR engage à partir de 2015, prioritairement sur les sections d'autoroute concernées par des renouvellements de couches de roulement, des travaux de renforcement concernant des ouvrages avec surépaisseur d'enrobés en fonction des priorités fonctionnelles et dans un souci d'optimisation des balisages et de la gêne clients.

Une réflexion sur la fatigue des ouvrages et engagée en vue de la mise en place d'un observatoire dans le prochain contrat de plan.

APRR engagera les études de faisabilité de renforcement aux séismes des ouvrages identifiés dans le précédent contrat de plan.

(cf. fiche 900-1).

La qualité de la signalisation horizontale est évaluée tous les deux à trois ans en section courante (voie la plus circulée) par des mesures de rétro réflexion en continu (Ecodyn) ; celles-ci permettent de programmer les renouvellements. La lisibilité des panneaux de signalisation fait de son côté l'objet d'une surveillance continue par les agents d'exploitation.

La signalisation des gares de péage, (notamment sur auvent) sera mise en conformité avec l'IISR dans les délais impartis, sur la durée de ce contrat de plan et du suivant. Un planning prévisionnel de déploiement, ainsi que les modalités techniques d'application, seront présentés par APRR au concédant avant fin 2014.

Les clôtures, qui contribuent à la sécurité sur le tracé en limitant le risque de traversée d'animaux, font l'objet de vérifications visuelles annuelles par les personnels d'exploitation. Elles sont régulièrement entretenues afin d'y limiter la prolifération de la végétation. Les dommages sont traités rapidement et consignés sur des PV. En cas de collision avec animaux, un examen des clôtures situées de part et d'autre du point de l'évènement vient compléter cet entretien courant. Si nécessaire, un renforcement peut être réalisé.

Les suivis réalisés par les services de l'Etat peuvent conduire à identifier une évolution de la répartition des populations d'animaux le long du tracé. Une analyse est alors menée par APRR afin de confirmer la validité du dispositif existant et de définir les dispositions complémentaires à réaliser.

APRR proposera au concédant un projet de nomenclature des biens de la concession, avec une structure permettant de procéder à l'inventaire des biens, c'est à dire la dénomination et le dénombrement des biens, et à leur classification en « biens de retour », « biens de reprise », et ou « biens propres ». Le niveau de détail de cette structure sera déterminé d'un commun accord entre APRR et le concédant d'ici fin 2015. Une fois cette proposition acceptée par le concédant, APRR procédera à la constitution de l'inventaire et à la classification des biens, qu'il présentera avant la fin du présent contrat de plan.

- Diagnostics des murs en massif renforcé

APRR terminera le diagnostic et réalisera les travaux de réparation pour les ouvrages dégradés. Pour les autres, APRR envisage des travaux de mise aux normes dans le cadre du contrat de plan 2014 – 2018.

- Tunnels

APRR procédera à l'actualisation des dossiers de sécurité des tunnels concernés dans la période du présent contrat.

III - SECURITE et QUALITE de SERVICE

3.1 - SECURITE

3.1.1 Accidentologie

APRR contrôle en permanence l'évolution de l'accidentologie sur le réseau afin de définir des actions correctives adaptées. Celles-ci pourront porter sur la sensibilisation des conducteurs, les caractéristiques de l'infrastructure, sur le déploiement d'équipements, ainsi que sur les modes opératoires utilisés pour la maintenance du réseau.

APRR a mis en place à cet effet un Comité Stratégique Sécurité chargé d'analyser l'accidentologie et de proposer les actions à engager. Ces dernières seront hiérarchisées et entreprises dans le cadre d'un plan d'action pluriannuel régulièrement actualisé. La société concessionnaire communiquera à l'Autorité concédante les conclusions du Comité stratégique Sécurité.

Tous les accidents (matériels et corporels) sont recensés et font l'objet de suivi statistique annuel (taux d'accidents, taux de blessés légers, graves, tués). Des enquêtes sont menées sur tous les accidents mortels et par échantillonnage sur les accidents corporels et carambolages.

Inspections de sécurité routière d'itinéraire

Des inspections de sécurité routière d'itinéraires (ISRI) ayant été réalisées sur l'ensemble du réseau exploité par la société au titre du précédent contrat de plan, un suivi des actions programmées suite aux analyses de ces inspections est en place et un nouveau cycle d'inspections sera réalisé au cours des années à venir.

Mise en œuvre de la démarche SURE

Conformément à l'arrêté du 15 décembre 2011, APRR met en œuvre la démarche SURE : cette démarche consiste à procéder à la classification et à la gestion de la sécurité routière des autoroutes existantes, afin d'identifier les tronçons du réseau autoroutier en service qui présentent le gain potentiel de sécurité le plus important et de définir un plan d'actions et de mesures propres à en améliorer la sécurité.

Afin de poursuivre, sous une forme compatible avec la démarche SURE, l'observatoire APRR des zones d'accumulation d'accidents, l'étude d'enjeux réalisée dans le cadre de la démarche servira non seulement à la définition de diagnostics et d'actions sur les zones ayant été repérées comme prioritaires, mais l'ensemble des zones d'accumulation repérées feront l'objet d'un suivi du même type que celui qui existait dans l'observatoire. L'étude d'enjeux de la démarche Sure n'étant réalisée que tous les 3 ans, APRR continuera d'alimenter le suivi des zones d'accumulation les années sans étude d'enjeux, selon un processus à mettre en place.

3.1.2 Equipements de sécurité

APRR mènera une politique de contrôle de ses équipements de sécurité par des visites systématiques du réseau, et engagera un plan de reprise des points à améliorer, tenant compte également des analyses accidentologiques.

Chaque année, les accidents de moto intervenus dans les bretelles font l'objet d'un suivi détaillé. Après étude de ce suivi et le cas échéant, APRR équipera les glissières de la bretelle concernée d'un dispositif spécial.

APRR complètera et entretiendra les équipements d'alertes sonores visant à lutter contre l'hypovigilance conformément à la réglementation en vigueur.

APRR s'engage à conduire une réflexion sur la sécurisation des haltes simples au droit des barrières de péage pleine voie pour un usager de la section courante. Cette étude cherchera à isoler les zones de stationnements VL et PL de la plateforme de péage, en les équipant de dispositifs de retenue et ayant une classe de niveau de retenue, conformes à la réglementation. Tous les obstacles (candélabres, PMV, panneaux de courtoisie, poubelles "moloks", tables de pique-nique ...) situés dans la zone de sécurité devront être isolés. A l'issue de cette réflexion, APRR élaborera un programme et un calendrier de ces travaux de mise en sécurité.

APRR complètera, en tenant compte des éléments abordés lors de la réunion de la CNESOR, les travaux de sécurisation des tunnels de l'A40 avec des dispositifs de sécurité permettant d'éviter la propagation d'incendie par les réseaux de collecte des eaux de ruissellement de la plateforme autoroutière des tunnels de Châtillon (tube nord) et Saint-Germain (tube sud).

(cf. fiche 900-3)

3.1.3 Viabilité Hivernale

La société s'attachera à maintenir et améliorer l'organisation en place, pour qu'elle reste compatible avec l'atteinte de performances dont les indicateurs sont définis et seront suivis en concertation avec le concédant, étant précisé qu'APRR n'est tenue qu'à une obligation de moyens en cas de circonstances exceptionnelles telles que définies dans les guides méthodologiques en vigueur.

En cas de crise (caractérisée par une alerte de niveau orange Météo-France ou équivalent), la société fournira à l'autorité concédante un compte rendu de situation régulier (au moins quotidien).

Un bilan général de la viabilité hivernale sera communiqué en fin de saison à l'autorité concédante.

Des évolutions de l'application SERPE visant à élargir le nombre de destinataires des conditions de circulation sont envisagées.

APRR réalisera au sud-est de la région parisienne une nouvelle zone de stationnement des PL en période hivernale sur l'autoroute A5 au niveau de la Barrière Pleine Voie (BPV) des Eprunes afin de proposer cette capacité de stockage PL supplémentaire au PNVIF.

(cf. fiche 100-4).

Gestion des PL en période de VH :

Pour faciliter les interventions des forces de l'ordre, APRR mettra en place des gabarits permettant d'interdire aux PL, stationnés dans le cadre d'une mesure préfectorale d'interdiction du trafic PL, de quitter les aires où ils sont stationnés. Cette mesure est prévue sur 4 aires situées à proximité de la bifurcation A40/A42.

(cf. fiche 100-9.2)

3.1.4 Campagnes de sensibilisation et d'information

APRR poursuivra les études sur les comportements des conducteurs et sur les moyens d'action pertinents à mettre en œuvre. Elle développera les actions de sensibilisation et de formation appropriées :

- en relayant les campagnes nationales du ministère chargé des transports et celles de l'ASFA,
- en menant une campagne annuelle sur un thème choisi en synergie avec AREA,
- au travers de partenariats avec des acteurs locaux pour mieux prendre en compte le risque routier,
- en utilisant les vecteurs de communication disponibles vers les usagers, par des messages de sécurité sur les PMV, par des reportages et spots sécurité sur Autoroute Info, par la mise à disposition d'information sur le site internet de la société, par des campagnes d'affichage ou par des dépliants.

3.1.5 Autres actions pour la sécurité

- Innovation

APRR poursuit une politique active d'innovation en matière de sécurité afin d'améliorer en permanence les performances des équipements et des modes opératoires.

Ces actions de recherche et développement s'inscrivent notamment dans le cadre des programmes européens de recherche-développement pour les infrastructures de transport, suivis en coordination avec les autres sociétés concessionnaires d'autoroutes et les services concernés du ministère.

En particulier, APRR poursuivra son investissement en recherche et innovation dans le domaine de la sécurité notamment liée à ses interventions sur le réseau : utilisation des FLR, remontée de défaut d'équipements de signalisation embarquée, mise en place de cantonnements, ...

APRR est membre actif du Groupe de Travail ASFA sur les contresens, en lien avec les services concernés du ministère. APRR collaborera aux études sur le sujet, et mettra en œuvre des éléments de lutte contre les contresens.

3.2 GESTION du TRAFIC et INFORMATION ROUTIERE

3.2.1 Plans de Gestion du Trafic (PGT)

Des plans de gestion de trafic couvrent pratiquement l'ensemble du réseau et sont intégrés dans les outils informatiques de gestion. Ces plans sont régulièrement revus et mis à jour en relation avec les services compétents de l'Etat.

3.2.2 Mesures d'exploitation dynamique

Régulation de vitesse

Le système de régulation de vitesse installé sur 2 zones de l'autoroute A6 Nord dans le cadre du précédent contrat de plan a montré son efficacité. APRR propose d'étendre ce système à

l'ensemble des 15 sections comprises entre la bifurcation A6 / A77 (Dordives) et la bifurcation A6 / A31 (Beaune).

(cf. fiche 700-5)

3.3 - SERVICES aux USAGERS

Pour s'assurer de la satisfaction des usagers, des enquêtes appropriées sont menées régulièrement par la Société concernant la sécurité et la viabilité, le bon fonctionnement du péage, la qualité et la propreté des aires de service et de repos (cf. en particulier l'enquête de satisfaction des usagers dont le questionnaire et les points d'enquête figurent en annexe X). En fonction des résultats, des actions correctives sont mises en place. L'ensemble du processus, notamment le recueil et le traitement des réclamations, est organisé et audité selon la norme ISO 9001 version 2008 de management de la qualité.

APRR développera en parallèle des réflexions, des projets et des partenariats afin d'offrir aux usagers les nouveaux services que pourraient mettre en évidence ces études, notamment en périphérie urbaine.

3.3.1 Politique de service sur aires

Au cours du Contrat de Plan, plus de 50 contrats avec les exploitants commerciaux devraient être renouvelés. Cette phase de renouvellement doit permettre de moderniser et de diversifier les services sur les aires en vue d'attirer et de satisfaire les usagers.

Les services proposés seront adaptés à la clientèle de chaque aire et la qualité du service fourni sera vérifiée régulièrement lors d'audits et sur la base d'un référentiel de service fixé par APRR.

APRR vérifiera en particulier le respect des horaires d'ouverture des différents établissements et s'assurera du respect des obligations contractuelles, notamment la nuit.

Lors des périodes de fortes migrations, APRR développera, avec les exploitants, des campagnes d'animation des aires de services et de repos afin d'inciter les automobilistes à des arrêts réguliers (sécurité) et d'adapter le dispositif d'accueil.

En complément, APRR s'engage à poursuivre et à animer le dispositif « Croq' Malin » mettant en avant chez les exploitants commerciaux des offres de restauration équilibrées et à prix réduit lors de la période estivale.

Chaque année, le programme d'animation est arrêté entre les Directions de l'Exploitation et de la Communication de la Société, Autoroute-Info et des partenaires de l'autoroute (exploitants commerciaux, préfectures, etc.) et communiqué aux médias nationaux et locaux pour l'information des automobilistes. Les animations retenues concernent la détente des usagers, les activités sportives et ludiques, l'information touristique sur le parcours et tout ce qui peut favoriser le bien être des usagers lors de leur arrêt.

3.3.2 Bornes de recharge électrique

Le développement des véhicules électriques doit s'accompagner de la mise en œuvre de bornes de recharge permettant à ces véhicules de se déplacer sur les réseaux routiers et autoroutiers. En collaboration avec les exploitants commerciaux, APRR propose d'installer sur certaines aires de service, des bornes de recharge rapide, équipées de prises permettant de recharger le parc de véhicules électriques.

(cf. fiche 700-2)

En plus des bornes prévues dans la fiche 700-2, APRR installera les bornes prévues au contrat 2009-2013 qui n'ont pas été réalisées durant cette période (3 bornes).

3.3.3 Rénovation d'aires de repos

APRR engagera un programme de requalification d'une partie de ses aires de repos (cf. fiches 300-1) préférentiellement sur les autoroutes A6, A31, A36, A40 et A71 pour actualiser les services offerts aux usagers comme notamment :

- Augmenter leur attractivité,
- Offrir aux usagers, y compris de nuit, un véritable moment de repos et de détente,
- Intégrer les concepts de la mobilité partagée sur un espace central,
- Privilégier l'amélioration des services de base comme les sanitaires et l'espace détente,
- Accroître durablement la propreté et le sentiment de sécurité des usagers.

Les objets concernés sont :

- Edicule ;
- Allée d'accueil ;
- Réduction de l'empreinte environnementale ;
- Pour certaines d'entre elles (aire dite « détente »), un patio couvert déporté, un concept « zone 30 », un ensemble ludique « ados » en extérieur.

(cf. 300.1).

Certaines aires de repos bénéficieront d'équipements complémentaires offerts aux usagers : zones ludiques composées de plusieurs jeux d'extérieurs accessibles aux grands enfants ou adolescents et, sur d'autres aires, service Wifi accessible dans la partie proche de l'édicule sanitaire.

(cf. fiches 300-1.1 et 300-1.2)

3.3.4. Création de parkings de covoiturage

APRR, en collaboration avec les collectivités locales, participera au développement ou à la création de parkings de co-voiturage tout le long de son réseau

(cf. fiche 200-1).

3.3.5. Accessibilité

APRR s'assurera que l'ensemble des accès aux services sur aires de repos, aires de services et haltes simples sont conformes à la réglementation concernant l'accessibilité aux personnes handicapées et effectuera progressivement les travaux de mises en conformité, le cas échéant.

3.3.6 Vidéo protection des aires

APRR installera sur certaines aires un système de vidéo protection qui permettra aux services de l'Etat d'améliorer leurs missions de surveillance et de sûreté.

(cf. fiche 100-8)

3.4 - ACCUEIL DES PL

3.4.1 Création de places de parking supplémentaires

APRR réalisera 126 places de stationnement Poids-Lourds réparties dans les 2 sens d'A36 sur 4 sites autour de Besançon et sur les 2 aires de service de Toul sur A31.

(cf. fiche 100-6)

3.4.2 Parkings et aires sécurisées

APRR réalisera l'extension du Parking Sécurisé de Galande sur l'autoroute A5a.

(cf. fiche 100-3)

3.4.3 Autres services PL

1. Cabines toilettes chauffeurs routiers :

APRR installera, préférentiellement sur les zones repos d'aires de service, des cabines toilettes supplémentaires proches des édicules existants formant un ensemble de 2 ou 3 cellules unisexes.

(cf. fiche 100-10)

2. Affichage des places de parking PL :

Afin de permettre aux chauffeurs PL de gérer leurs arrêts, APRR équipera 12 aires d'un système de comptage / affichage des places libres. Cette réalisation sera basée sur les principes développés dans le cadre du précédent contrat de plan (ou sur d'autres bases définies par le concédant en fonction des retours des expérimentations menées en 2013, sous réserve que ces nouvelles bases soient connues avant fin 2014).

(cf. fiche 100-2)

3. Service Wifi sur l'Aire de Beaune-Merceuil :

(cf. fiche 100-5)

3.5 MODERNISATION du PEAGE

Dans le cadre de la politique d'amélioration du service à l'utilisateur, APRR poursuivra le développement du télépéage tout en préservant la qualité de service pour les usagers non abonnés.

APRR poursuivra la mise en place de voies de télépéage sans arrêt sur les barrières pleines voies de Myennes, Bizeneuille, Les Eprunes et Pouilly. Sept voies seront réalisées, après validation du Dossier d'Information ou de Demande de Principe par le Concédant.

IV - DEVELOPPEMENT DURABLE

4.1 - OBJECTIFS GENERAUX

Dans le cadre de la politique et des engagements du Groupe APRR, la Société poursuivra sa démarche de développement durable, visant à la fois les aspects socio-économiques et environnementaux.

La connaissance des contraintes environnementales actuelles sur le réseau APRR permet de définir des objectifs cohérents avec les actions déjà menées dans le précédent contrat de plan, concernant notamment la limitation des nuisances sonores, la protection des eaux, la préservation de la biodiversité et la gestion des déchets.

4.2 - BRUIT

Dans le cadre du programme 2009 – 2013, APRR a finalisé les conventions d'isolation de façade. En fonction du choix des propriétaires, des travaux pourront être réalisés en début de ce nouveau contrat.

APRR mettra en place des protections collectives acoustiques complémentaires, positionnées sur 6 sites au niveau de la bifurcation A40/A42.

(cf. fiche 400-4)

APRR continuera d'élaborer des cartes et plans de prévention du bruit et de l'environnement (PPBE) prévus par la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement.

4.3 - EAU

APRR poursuivra son programme de diminution des risques vis-à-vis des ressources en eau et privilégiera la protection des zones de captages d'eau potable.

APRR a sélectionné 2 sites situés sur A6 sur les communes de Farges en Saône et Loire et de Beaune en Côte d'or.

(cf. fiche 400-3)

Dans le cadre du projet de requalification d'aires de repos, APRR améliorera le traitement des Eaux Usées des sites retenus par un dispositif d'Assainissement Non Collectif adapté.

(cf. fiche 300-1)

4.4 - BIODIVERSITE

Dans le cadre du projet de requalification d'aires de repos, APRR réduira l'empreinte environnementale de ces projets en favorisant l'insertion paysagère et le renforcement de la biodiversité

(cf. fiche 300-1).

4.5 - DECHETS

La réduction et la maîtrise des déchets sont des objectifs environnementaux majeurs d'APRR. APRR poursuivra sa politique de tri sélectif dans ses centres de production et sur les aires par le maintien de poubelles de tri adaptées pour les véhicules légers et les poids lourds. APRR poursuivra également sa politique de communication à l'attention des automobilistes sur les bons gestes et les bonnes pratiques.

4.6 - EFFICIENCE ENERGETIQUE

APRR poursuit son objectif de réduction énergétique, inscrit dans son plan d'action de développement durable, sur l'ensemble de ses installations . En particulier, cet objectif est pris en compte dans le cadre des rénovations et renouvellements des équipements de climatisation et à chaque restructuration de bâtiment. Les programmes de rénovation et renouvellement d'éclairage intégreront également cet objectif.

4.7 - LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

APRR poursuit sa démarche Bilan carbone engagée dans le contrat 2009 – 2013. La société produira un bilan des émissions pour la contribution de ses activités aux émissions de gaz à effet de serre (BEGES) avant la fin du présent contrat de plan.

4.8 - PUBLICITE

APRR poursuivra la lutte contre la publicité illicite aux abords de l'autoroute.

4.9 - BILANS SOCIO-ECONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX DES NOUVELLES SECTIONS

Sans objet au titre du présent contrat de plan.

V - POLITIQUE TARIFAIRE

Conformément à l'article 25 du cahier des charges de concession, les hausses tarifaires interviendront au 1^{er} février de chaque année.

La société transmettra les grilles tarifaires aux autorités concernées dans un délai de 40 jours avant leur application, et rendra publics les tarifs de péage au moins dix jours francs avant leur date d'entrée en vigueur, sous réserve de l'obtention de l'accord de l'Etat dans des délais compatibles.

5.1 - POLITIQUE TARIFAIRE SUR LE RESEAU APRR HORS TML

5.1.1 Sectionnement du réseau et calcul des TKM

5.1.1.1 Le réseau APRR est sectionné de la façon suivante:

Autoroutes	Somme des distances tarifaires (km)	Somme des tarifs HT classe 1 (€ 1/02/2013)	TKM classe 1 (Valeur HT au 1/02/2013)
A5/A26	9 807	577,01	0,0588
A6 nord/A77/A19	15 852	979,35	0,0618
A6 sud/A46	3 921	241,64	0,0616
A31/A311	8 011	475,59	0,0594
A36/A39/A391	16 674	986,87	0,0592
A40/A404/A42/A432/A406	14 201	1048,66	0,0738
A71/A719/A714	3 961	248,91	0,0628
TOTAL			0,0622

Le sectionnement se fait entre les limites de concession ou avec les bifurcations des autoroutes entre elles.

5.1.1.2 Le taux kilométrique moyen de l'année n sur le réseau APRR (TKM réseau(n)) pour la classe 1 est calculé comme suit :

$$TKM_{réseau(n)} = \frac{\sum_k TKM_{k(n)} * KMP_{k(n-1)}}{\sum_k KMP_{k(n-1)}}$$

- Où :
- $TKM_{k(n)}$ est le taux kilométrique moyen de la section de référence k de l'année n (calculé à partir des tarifs hors taxes) ; En cas de modification intervenue dans l'année (ouverture de section nouvelle ou de nouveau diffuseur notamment), le $TKM_{k(n-1)}$ correspondra à la dernière grille validée ;
 - $KMP_{k(n-1)}$ sont les kilomètres parcourus sur la section k au cours des derniers 12 mois glissants connus et calculés comme le produit du nombre de transaction sur les trajets concernés et de la distance tarifaire correspondante.

La hausse effective (H) du TKM réseau de l'année n est calculée comme suit :

$$H = \frac{(TKMréseau(n) - TKMréseau(n-1))}{TKMréseau(n-1)} = \frac{\left(\frac{\sum_k TKM_{k(n)} * KMP_{k(n-1)}}{\sum_k KMP_{k(n-1)}} - \frac{\sum_k TKM_{k(n-1)} * KMP_{k(n-1)}}{\sum_k KMP_{k(n-1)}} \right)}{\frac{\sum_k TKM_{k(n-1)} * KMP_{k(n-1)}}{\sum_k KMP_{k(n-1)}}$$

Les taux kilométriques moyens sur le réseau APRR pour les véhicules des autres classes (classes 2 à 5) sont calculés selon la même formule que le taux kilométrique moyen pour les véhicules de la classe 1. Les coefficients interclasse sont le rapport entre le taux kilométrique moyen de la classe considérée et le taux kilométrique moyen de la classe 1. Compte tenu de l'absence de modification des coefficients interclasses, les hausses de tarifs seront homogènes sur les cinq classes de véhicules.

Le dossier tarifaire présenté par la société comprendra tous les éléments d'information et de calcul nécessaires à la vérification de la bonne application des règles de fixation des tarifs, notamment les tarifs HT et TTC et indiquera les tarifs kilométriques moyens des sections de référence, les coefficients interclasses et la pondération des différentes sections de référence.

5.1.1.3 La société fera converger progressivement les tarifs kilométriques extrêmes au sein de chaque section de référence pour chaque classe de véhicule vers le taux kilométrique moyen réseau de la classe de véhicule concernés. Ainsi, à l'échéance du présent contrat de plan, le nombre de trajets, toutes classes confondues, pour lesquels le nombre de transactions est supérieur à 5 sur les 12 derniers mois connus, et dont le tarif kilométrique s'écarte de plus de 50% du TKM de la classe considérée, devra être inférieur ou égal à 15. Dans le cas où cet objectif ne pourrait être atteint sur la durée du contrat de plan sans autre alternative que de diminuer les tarifs concernés, celui-ci pourra être revu à la baisse, d'un commun accord entre le concédant et le concessionnaire.

5.1.1.4 Compte tenu de l'ensemble des mesures que comporte le présent Contrat de Plan, et dans le cadre de ce dernier, le concessionnaire accepte la demande du concédant tendant, pour les hausses tarifaires des 1^{er} février 2014, 2015, 2016, 2017 et 2018, à ce que les tarifs des grilles déposées ne comportent pas de foisonnement. Cet engagement s'énonce comme suit :

$$\forall \alpha \in [1;5], \frac{\sum_{p \in \text{réseau}} T_{p,n}^\alpha \times t_{p,n-1}^\alpha}{\sum_{p \in \text{réseau}} T_{p,n}^\alpha \times t_{p,n-1}^\alpha \times (1 + H_n)} = 1$$

Avec :

n L'année d'augmentation des tarifs de péage

H_n La hausse des tarifs de péage de l'année n

H_n prend la valeur suivante :

Pour $n = 2014$: $85\% \times I_n + 0,37\%$;

pour $n = 2015$: 0% ;

pour $n = 2016$: $85\% \times I_n + 1,18\%$;

pour $n = 2017$: $85\% \times I_n + 0,59\%$;

pour $n = 2018$: $85\% \times I_n + 1,13\%$.

$T_{p,n}^\alpha$ tarif HT de l'origine/destination p pour la classe α et pour la grille applicable au 1er février de l'année n

$T_{p,n}^{\alpha}$ tarif HT de l'origine/destination p pour la classe α et pour la grille applicable au 31 janvier de l'année n

$t_{p,n-1}^\alpha$ trafic (nombre de transactions) constaté pour l'origine/destination p pour la classe α sur les derniers 12 mois glissants connus.

$I_n = \frac{i_{n-1}}{i_{n-2}} - 1$ où i_{n-1} est l'indice des prix à la consommation hors tabac ensemble des ménages concernant le mois d'octobre de l'année $n-1$ et i_{n-2} est l'indice des prix à la consommation hors tabac ensemble des ménages concernant le mois d'octobre de l'année $n-2$

5.1.2 Évolution globale des tarifs classe 1

Pour la période 2014-2018, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) pour les véhicules de la classe 1 est fixée à :

Pour $n = 2014$, $0,85 \times I_n + 0,37\%$;

pour $n = 2015$, 0% ;

pour $n = 2016$, $0,85 \times I_n + 1,18\%$;

pour $n = 2017$, $0,85 \times I_n + 0,59\%$;

pour $n = 2018$, $0,85 \times I_n + 1,13\%$.

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 .

5.1.3 Tarifs des nouveaux ouvrages (sections et diffuseurs)

La tarification des nouveaux diffuseurs 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. Ce taux kilométrique moyen des tarifs appliqués à ces diffuseurs ne sera pas supérieur de plus de 20 % au taux kilométrique moyen de la section de référence à laquelle il est rattaché.

5.2 EVOLUTION DES TARIFS DU TUNNEL MAURICE LEMAIRE

Sauf disposition particulière négociée lors de l'intégration de TML à la Concession APRR, les tarifs du tunnel Maurice Lemaire évoluent au 1^{er} février de chaque année selon la loi suivante :

I_n pour les VL (Classes 1, 2 et 5)
 $I_n + 1\%$ pour les PL (Classes 3 et 4)

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.

Sous réserve de la publication du décret approuvant le dix-septième avenant à la convention passée entre l'État et la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes et au cahier des charges annexé à cette convention :

- au 1^{er} février 2016 ou, à défaut, au dixième jour suivant l'entrée en vigueur du 17^{ème} avenant, les tarifs de péage plafonds, exprimés en euros HT, sont les suivants :

Classe 1 : 5,00 €

Classe 2 : 7,83 €

Classe 3 : 13,92 €

Classe 4 : 23,33 €

Classe 5 : 3,00 €.

- pour les exercices 2017 et 2018, la hausse annuelle des tarifs de péage plafonds (HT) est égale à $0,7 \times I_n$ pour les classes 1, 2, 3, 4 et 5, 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.

Dans l'hypothèse où le décret approuvant le dix-septième avenant ne serait pas en vigueur au 1^{er} février 2016, la hausse prévue au présent article 5.2 s'entend comme une hausse plafond.

VI - SUIVI DE L'EXECUTION DU CONTRAT

6.1 - INDICATEURS

6.1.1 –Types d'indicateurs

Les indicateurs mis en œuvre au titre du présent contrat de plan sont classés selon les deux catégories suivantes :

- des indicateurs de performance,
- des indicateurs statistiques,

(Ces deux catégories d'indicateurs sont présentées en annexe C) ;

6.1.2 - Objectifs, mesure et suivi des indicateurs de performance :

A chaque indicateur de performance sont associés des objectifs de performance ainsi qu'un ou des seuils à atteindre par la société concessionnaire (Annexe C).

Tous les indicateurs sont mesurés et calculés à compter de l'entrée en vigueur du présent contrat.

6.1.3 – Mise en œuvre

La mise en œuvre s'effectue selon les modalités inscrites dans le cahier des charges du contrat de concession (15^e avenant).

6.2 - RAPPORTS D'EXECUTION

6.2.1 Suivi de l'exécution du contrat

L'article 35 du cahier des charges précise les éléments à fournir chaque année au concédant (voir 6.2.3) . En application de la directive du 2 mars 1981, visée à l'article 20 du cahier des charges, relative aux documents périodiques à produire par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, la société établit et diffuse, sous une forme adaptée dans son contenu, un compte-rendu mensuel d'exploitation donnant les principaux chiffres de trafic et de recette.

Un compte rendu annuel d'exploitation est également fourni au concédant.

6.2.2 Etude financière prévisionnelle de la concession

Cette étude est transmise sous la forme d'un rapport, comprenant les tableaux de simulation, l'ensemble des hypothèses sous-jacentes à la simulation partagées par la société concessionnaire et une appréciation générale sur l'équilibre financier de la concession et son évolution jusqu'à la fin de la concession.

L'annexe D au présent contrat indique le format des tableaux de simulation et le jeu d'hypothèses. Pour chaque ligne des tableaux de simulation, la société fournit toutes les hypothèses qui permettent de justifier et de comprendre (en regard des informations transmises l'année précédente notamment) la chronique présentée et notamment ses points de discontinuité éventuels. Les tableaux de simulation sont également adressés sous format Excel. Chaque simulation s'appuiera sur les données comptables des trois derniers exercices où les comptes ont été arrêtés et porte sur la durée de la concession APRR restante.

6.2.3 Rapport annuel d'exécution du contrat de plan

La société transmet, avant le 1er juillet de chaque année, un rapport annuel d'exécution de la concession suivant le format indiqué en annexe E.

Ce rapport intègre notamment des synoptiques annuels du réseau dans la forme indiquée à l'annexe E.

6.2.4 Rapport sur l'état d'avancement des liaisons nouvelles et des opérations d'élargissement

La société concessionnaire transmet deux fois par an, avant le 1er janvier et avant le 1^{er} juillet, un rapport réalisé à la date la plus proche possible de sa communication sur l'état d'avancement des liaisons nouvelles et des opérations d'élargissement et indiquant le calendrier d'exécution et l'échéancier financier de chaque opération en projet et en construction, suivant le formalisme indiqué en annexe F.

6.2.5 Modalités de transmission des rapports

Tous ces rapports sont transmis au concédant sous version papier (en un exemplaire adressé à DIT/GRA/Bron) et informatique.

6.3 – ALLONGEMENT EVENTUEL DE LA DUREE DE LA CONCESSION

Le contrat de plan dans sa version du 30 janvier 2014 a été établi sur la base d'une concession courant jusqu'au 31 décembre 2032.

Par décret n° 2015-1044 du 21 août 2015 approuvant le seizième avenant à la convention passée entre l'État et la société APRR, la concession a été prorogée une première fois au 31 janvier 2035.

Par décret n° 2016-70 du 29 janvier 2016 approuvant le dix-septième avenant à la convention passée entre l'Etat et la société APRR, la concession a été prorogée une seconde fois au 30 novembre 2035.

Les parties conviennent de définir les opérations complémentaires à réaliser ou financer par la société concessionnaire pour tenir compte de la valeur actuelle nette, exprimée en valeur juillet 2013, créée par les effets du présent contrat de plan dans sa version du 30 janvier 2014 sur la valorisation des prorogations précitées de la durée de la concession.

La valeur actuelle nette de ces travaux devra compenser la valeur actuelle nette des recettes de péage supplémentaires, nettes des charges, taxes et impôts, générées par la loi tarifaire telle que définie dans le décret n° 2014-55 du 24 janvier 2014 approuvant le quinzième avenant à la convention passée entre l'État et la société APRR, sur la durée de prorogation de la concession, en retenant les mêmes hypothèses économiques et financières que celles utilisées pour déterminer cette loi tarifaire.

Cette valeur actuelle nette, exprimée en valeur juillet 2013, est évaluée conjointement par les parties à **27,69 M€**.

À la date de signature du 4^e avenant, les parties conviennent d'une première liste d'opérations à réaliser par la société concessionnaire, dont la valeur actuelle nette exprimée en valeur juillet 2013 est évaluée conjointement par les parties à **11,58 M€**.

Les opérations visées au paragraphe précédent sont définies à l'article 6.4 du présent contrat.

L'article 7.5 du cahier des charges de la concession est applicable à ces opérations dans les conditions qui suivent. Pour l'application de cet article, l'échéancier d'investissement de référence figure en annexe J et le différentiel d'investissement est capitalisé au taux k3 de 7,5%.

Les sommes non affectées à la date de signature du 4^e avenant feront l'objet d'un accord ultérieur entre les parties afin de définir leur affectation.

Dans ce cadre, sera notamment examinée la possibilité de mise en œuvre d'un fonds de concours de la société concessionnaire en vue de financer une partie du coût de l'opération d'élargissement à 2 x 2 voies de la RN 1019 entre Sévenans et Héricourt.

6.4 – OPERATIONS A REALISER PAR LA SOCIETE CONCESSIONNAIRE AU TITRE DE L'ARTICLE 6.3

La société concessionnaire réalise les opérations définies à l'annexe I dans un délai fixé opération par opération dans cette annexe.

Le contenu de ces opérations est détaillé en annexe K.



ANNEXE A : Echancier des opérations d'investissement

ANNEXE B : Fiches descriptives des opérations d'investissement d'exploitation sur autoroute en service (IEAS)

ANNEXE C : Indicateurs de performance et statistiques

ANNEXE D : Etude financière prévisionnelle de la concession

ANNEXE E : Plan du rapport annuel d'exécution du contrat de plan 2014/2018

ANNEXE F : Contenu du rapport sur l'état d'avancement des liaisons nouvelles, des nouveaux diffuseurs et des élargissements

ANNEXE G : Cadre de l'enquête de satisfaction des usagers

ANNEXE H : Fiches descriptives de l'opération d'investissement sur section nouvelle (ISN) et des opérations d'investissement de construction sur autoroute en service (ICAS)

ANNEXE I : Opération à réaliser au titre de l'article 6.3

ANNEXE J : Echancier d'investissement de référence des opérations à réaliser au titre de l'article 6.3

ANNEXE K : Contenu des opérations à réaliser au titre de l'article 6.3