
CONTRAT DE PLAN

ETAT – AREA

2014-2018

Texte consolidé au 27 janvier 2016

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 AREA 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 :

Gra1.Gra.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

AREA 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 donc de la société AREA 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'AREA 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, AREA construira et intégrera dans son exploitation les nouveaux diffuseurs qui lui ont été ou lui seront concédés.

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, AREA 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.

AREA 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 AREA 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.

AREA 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, AREA transmettra chaque année au concédant le bilan des actions mises en œuvre dans le cadre de sa politique sociale, ainsi que les indicateurs associés. AREA transmettra également le dernier bilan social d'entreprise et le rapport de situation comparée hommes/femmes.

I-3 Politique commerciale

AREA 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.

AREA 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, AREA poursuivra sa démarche de développement durable. AREA 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.

AREA 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

Sans objet

2.2 - INVESTISSEMENTS SUR AUTOROUTES EN SERVICE

2.2.1 Opération d'élargissement lancée pendant le contrat de plan 2009-2013

- A43 Coiranne – Chambéry

Les travaux d'élargissement localisé, sur 9 km environ, répartis en deux sections (La Tour du Pin/Aire des Marouettes dans le sens Lyon vers Chambéry et Montée de l'Épine à La Motte Servolex dans l'autre sens, ont démarré pendant le plan 2009-2013.

Ces élargissements seront mis en service avant le 31 décembre 2014.

2.2.2 Opérations d'élargissement ou de réaménagement lancées pendant le contrat de plan 2014-2018

- A41 Nord – Elargissement à 2x3 voies de la section Annecy-Cruseilles

Cet élargissement à 3 voies d'une longueur de 6 km environ, dans les deux sens, entre le diffuseur n°17 d'Annecy Nord et la BPV de St Martin de Bellevue permettra de fluidifier le trafic, d'améliorer les niveaux de sécurité et de confort, et de mettre la section aux normes environnementales.

Les diffuseurs 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).

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

La fiche descriptive de cette opération figure en annexe H du présent contrat.

- A41 Nord x A43 x VRU - Réaménagement du Nœud de Chambéry (1ère phase)

Le réaménagement du nœud de Chambéry Nord consiste en la séparation des échanges VRU/A43 et VRU/A41 Nord. La Société mènera l'ensemble des études préalables et procédures générales de cette opération au titre du présent contrat.

Après concertation avec les acteurs locaux et le public, et à l'issue de la procédure d'enquête publique, le coût global de l'opération sera arrêté avec le concédant et le contenu de la première tranche réalisée au titre du présent contrat de plan sera définitivement arrêté.

Au stade actuel des études, la première phase du réaménagement du nœud de Chambéry prévoit la création d'une nouvelle bretelle permettant de dissocier les échanges VRU-> A41 et VRU -> A43.

Elle intègre l'élargissement du pont sur la Leysse sur la bretelle Chambéry ou Ain > Lyon.

Ces aménagements permettront de redonner de la capacité et de la sécurité au système d'échange, notamment lors des jours de gros trafic dans le sens Alpes vers Lyon.

Outre les études globales avant DUP mentionnées plus haut, cette phase intégrera également les acquisitions foncières nécessaires à cette première phase mais aussi celles concernant la deuxième phase qu'il pourrait être opportun de faire.

Elle comprendra enfin l'aménagement d'une première partie (environ 70 places) du futur parking de covoiturage dédié et le réaménagement correspondant de la plateforme de péage. Ces travaux entraîneront donc la suppression du parking central et ainsi, ne permettront plus la traversée de la plateforme en aval du péage.

Sa mise en service interviendra au plus tard quarante-deux (42) mois après l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique.

La fiche descriptive de cette opération figure en annexe H du présent contrat.

2.2.3 Diffuseurs

- Diffuseurs à réaliser au cours de la période 2014-2018
 - Demi-diffuseur de La Tour du Pin Est (A43).
 - Demi-diffuseur de Mauvernay/Moirans (A48) ;
 - Complément du demi - diffuseur de Crolles Bernin (A41 Sud) ;
 - Complément du diffuseur de La Bâtie (A41 Sud) (si la convention de financement est effectivement signée en 2013).

- Diffuseurs susceptibles d'être engagés pendant 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 et, le cas échéant, des négociations avec les collectivités locales ou l'Etat sur 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 :

- autres diffuseurs de l'A41 Sud, décrits dans la convention signée en 2003 entre AREA, la communauté d'agglomération des Pays du Grésivaudan (en substitution de la COSI) et le conseil général de l'Isère, sous réserve d'accord sur leur financement respectif.

- 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 demanderesse 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 AREA

de réaliser le diffuseur, sous réserve que soit assuré l'équilibre financier sur la durée de la concession.

Cela pourrait notamment concerner :

- le réaménagement du diffuseur de Bron Aviation (n°4) sur l'A43, si le Grand Lyon en faisait la demande.

2.3- ENTRETIEN DU PATRIMOINE

AREA 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 mâts, 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'assise.

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.

Dans les zones à fort trafic et afin de limiter la gêne aux usagers, AREA aura recours aux chantiers de nuit.

AREA 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 AREA et le concédant d'ici fin 2015. Une fois cette proposition acceptée par le concédant, AREA procèdera à la constitution de l'inventaire et à la classification des biens, qu'il présentera avant la fin du présent contrat de plan.

Dans le cadre de l'amélioration du suivi de la qualité structurelle des chaussées, AREA, pour le Groupe APRR, a engagé une action de recherche sur la qualification structurelle des chaussées, en partenariat avec l'Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat. Des capteurs mesurant la déformation des chaussées ont été installés dans l'ensemble des couches de structure en un point singulier du réseau (A41N). Cette étude devrait permettre à AREA de mieux qualifier l'état des couches structurelles à l'aide d'appareils à grand rendement comme le Curviamètre. Les résultats de l'étude seront partagés avec le concédant dès connaissance.

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 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 AREA au concédant avant fin 2014.

La lisibilité des panneaux de signalisation fait de son côté l'objet d'une surveillance continue par les services de l'exploitation.

Dans le cas des ouvrages d'art, le suivi est organisé conformément à l'Instruction Technique pour la Surveillance, et l'Entretien des Ouvrages d'Art (ITSEO). Sur la base de ce suivi, une programmation de la maintenance est élaborée.

Pour les PS et les PI, AREA s'engage à réaliser la maintenance selon les directives du 2 avril 1974 jusqu'à la fin de la concession, comme elle le pratique aujourd'hui.

Conformément aux recommandations fixées par les services techniques de l'Etat, une attention particulière est apportée, par un suivi métrologique de certains viaducs de l'A51 (viaducs du Crozet et viaduc de Monestier) et de l'49 (viaduc de l'Isère).

La réflexion sur la fatigue des ouvrages d'art sera poursuivie en vue de la mise en place d'un observatoire sur les ouvrages à ossature métallique les plus critiques.

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.

Les zones dans lesquelles une augmentation du nombre d'accidents provoqués par des animaux est constatée font l'objet de renforcements de clôtures et/ou d'aménagements permettant l'extraction des animaux.

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 AREA afin de confirmer la validité du dispositif existant et de définir les dispositions complémentaires à réaliser.

- Amélioration de la résistance des ouvrages d'art au séisme

Les études réalisées dans le cadre du précédent contrat de plan ont mis en évidence que certains ponts du réseau AREA présentent une criticité élevée vis-à-vis du risque sismique. Ces études sur la résistance des ouvrages d'art au séisme ont été menées conformément à la

méthodologie du SETRA et en prenant en compte l'évolution récente du zonage sismique. AREA poursuivra ses premières analyses en modélisant les ouvrages ou familles d'ouvrages les plus critiques afin d'étudier l'effet de leur renforcement sur leur résistance au séisme. Des points d'étape avec le concédant seront mis en place. Le calendrier et le montant des travaux retenus seront proposés par la société concessionnaire à la validation du concédant. Les travaux d'amélioration seront proposés dans le cadre d'un futur contrat de plan.

(cf. fiche H1)

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.

- Maintien de la fonctionnalité des ouvrages d'art

Les études de vérification de la capacité portante des ouvrages d'art du réseau AREA, qui ont été menées dans le cadre du précédent contrat de plan, mettent en évidence que quelques passages inférieurs présentent une portance légèrement inférieure à la portance réglementaire.

Cette insuffisance est liée, d'une part à la non prise en compte de certains aspects de la réglementation de calcul lors de leur conception, et d'autre part à la superposition de couches d'enrobés non prise en compte dans le dimensionnement initial.

Certains de ces passages inférieurs feront l'objet de travaux de renforcement dans le cadre du présent contrat de plan.

- Renforcement des dispositifs de retenue sur ouvrages d'art

Les dispositifs de retenue (barrières type « Roquebrune ») équipant plusieurs passages inférieurs seront remplacés ou renforcés à l'occasion de travaux de réparation qu'AREA réalisera sur ces ouvrages.

Les passages supérieurs équipés de garde-corps et présentant une criticité élevée vis-à-vis du risque d'échappement d'un véhicule seront renforcés par ordre de priorité. Le renforcement sera effectué à l'occasion de travaux de réparation qu'AREA réalisera sur ces ouvrages.

- Responsabilité des ouvrages d'art

Sous 5 ans, AREA fera le point sur les responsabilités d'entretien :

- des ouvrages dans le DPAC
- des ouvrages ferroviaires,
- des ouvrages construits après l'autoroute,
- des ouvrages hors DPAC et construits par AREA.

- Dossiers d'ouvrage d'art (ponts)

Sous 5 ans, AREA mènera une réflexion sur le contenu des dossiers d'ouvrages d'art (ponts).

- Tunnels

AREA a mis en place un Comité Directeur Tunnels qui réunit les principaux responsables opérationnels concernés. Ce comité pilote les actions menées dans ce domaine en relation

avec l'Agent Sécurité Tunnels, et les autres partenaires intervenants. Les actions concernent : le suivi des opérations de rénovation menées et de l'évolution de la réglementation, la validation des dossiers sécurité, le pilotage des exercices sécurité (y compris débriefing et exploitation des résultats), de la communication, des RETEX (retours d'expérience) des évènements et des améliorations pouvant en découler.

Le comité traite enfin des programmes de formation des intervenants en tunnels avec un suivi individualisé du contrôle des acquis.

AREA procédera à l'actualisation des dossiers de sécurité des tunnels concernés dans la période du présent contrat et mettra en place, à des fins de calculs statistiques et qualitatif, en entrée et sortie des tunnels un système de reconnaissance de plaques TMD des véhicules transitant par ces derniers.

III - SECURITE et QUALITE de SERVICE

3.1 - SECURITE

3.1.1 Accidentologie

La sécurité des usagers a toujours fait l'objet d'une attention constante et soutenue.

AREA a mis en place un Comité Directeur Sécurité Routière (CDSR) qui réunit régulièrement les différents responsables opérationnels de la société. Tous les accidents mortels ou graves sont analysés par ce comité.

Le CDSR AREA suit également l'évolution des vitesses pratiquées sur le réseau au travers d'un observatoire dont les résultats sont diffusés annuellement à ses principaux partenaires.

AREA établit un bilan annuel de sécurité routière, aussi bien quantitatif que qualitatif. Tous les accidents (matériels et corporels) sont recensés et font l'objet d'un suivi statistique annuel (taux d'accidents, taux de blessés légers, graves, tués).

Les zones d'accumulation (ou points noirs) sont aussi identifiées et font l'objet d'un suivi régulier par le CDSR (sur la base des données des cinq années glissantes) qui décide des aménagements à apporter. Il est en est de même pour les contresens caractérisés.

Le déploiement d'un nouvel outil de suivi et de traitement des accidents (CAID) commun à l'ensemble des acteurs de la chaîne accidents permet d'améliorer notre connaissance sur la typologie d'accidents.

3.1.2 Équipements de sécurité

Dans le cadre de sa politique de suivi et d'amélioration de la sécurité des usagers sur son réseau, la société AREA s'attachera à mener des audits réguliers de ses dispositifs de retenue et autres équipements de sécurité et veillera à leur réparation et mise en conformité lorsque nécessaire.

Un programme pluriannuel d'amélioration des équipements fondé sur les analyses d'accidentologies et sur les évolutions réglementaires ainsi que sur les contrôles internes sera élaboré.

AREA 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, AREA élaborera un programme et un calendrier de ces travaux de mise en sécurité.

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

3.1.3 Viabilité Hivernale

La société mettra en place une organisation compatible avec l'atteinte de performances dont les indicateurs sont définis et seront suivis en concertation avec l'Etat, étant précisé qu'AREA

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), 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 au 31 mai à l'autorité concédante.

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

AREA effectuera l'implantation de gabarits sur des aires ciblées empêchant la sortie des poids lourds en cas d'interdiction de circulation, ceci afin d'aider les forces de l'ordre dans leur mission de blocage.

(cf. fiche A7)

Afin d'améliorer la gestion des PL lors des événements hivernaux importants, AREA réalisera un parking de stockage PL à proximité de l'échangeur de Pontcharra.

(cf. fiche A6)

3.1.4 Campagnes de sensibilisation et d'information

AREA 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 APRR,
- 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,
- en améliorant la perception de l'inter distance réglementaire entre les véhicules en tunnel.

3.1.5. Accessibilité des Postes d'Appel d'Urgence

La transmission rapide de l'alerte lors d'une panne est une préoccupation majeure pour AREA. A cet égard, l'accès aux Postes d'Appel d'Urgence peut parfois s'avérer compliqué, en particulier pour les personnes présentant une difficulté physique (personnes âgées, femmes enceintes, etc.). AREA déploiera donc un programme d'amélioration de l'accessibilité aux postes d'appel d'urgence sur les autoroutes A48 et A43 entre Lyon et Chambéry afin de les rendre facilement utilisables par le plus grand nombre d'usagers.

(cf. fiche F1).

3.1.6 Autres actions pour la sécurité

- Mise en œuvre de la démarche SURE

Conformément à l'arrêté du 15 décembre 2011, AREA 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.

- Prévention des contresens

Au-delà de l'analyse des contresens avérés et des zones éventuelles d'accumulation, AREA poursuivra ses recherches et ses actions dans le domaine de la prévention des contresens. A ce titre, elle développera un prototype automatique de détection de contresens et d'alerte à la fois pour le contrevenant et les automobilistes circulant dans le bon sens de circulation sur une zone particulière.

- 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 en venir.

- Innovation

AREA poursuivra son investissement en recherche et innovation dans le domaine de la sécurité notamment liée à ses interventions sur le réseau : FLR, commande à distance des panneaux en TPC, remontée automatique de défaut d'équipements de signalisation embarquée...

En outre, AREA participe avec l'ASFA aux réflexions visant à mettre en œuvre des évolutions matériels et de méthodes concernant la pose de balisages afin d'améliorer la sécurité de son personnel et celle des usagers.

3.2 GESTION du TRAFIC et INFORMATION ROUTIERE

3.2.1 PGT (Plan de gestion de trafic)

En relation avec les administrations départementales et régionales concernées, AREA poursuivra la mise au point de PGT coordonnés couvrant l'ensemble de son réseau.

3.2.2 Systèmes d'exploitation

AREA continuera de faire évoluer son système d'exploitation CESAR II pour pouvoir notamment :

- Fournir les indicateurs demandés par le concédant
- Suivre les expérimentations, notamment celles des relations « assistants »
- Optimiser la gestion des incidents
- Fiabiliser la qualité des affichages sur PMV

3.2.3 Retours d'expérience

AREA développera les RETEX des événements significatifs intervenus sur le réseau, avec traçabilité des mesures correctives le cas échéant.

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.

AREA 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

AREA exploite un réseau reliant des villes de grandes tailles proches les unes des autres. Il en résulte un trafic domicile/travail très fort qui représente près de 30 % des transactions. Cette typologie d'usagers demande des services de proximité aux horaires élargis.

AREA souhaite ainsi développer des services répondant aux besoins de ce segment d'usagers (pressing, parapharmacie, boulangerie, courses à emporter, relais-colis, photomaton, station de lavage...) tout en conservant un haut niveau de service pour le reste des usagers.

Le renouvellement des installations pétrolières intervenu le 31/12/2012 a permis l'arrivée de certains de ces services dans le cadre d'installations plus esthétiques et confortables.

AREA continuera à promouvoir cette politique avec les sous-concessionnaires actuels, notamment lors de l'établissement des futurs cahiers des charges de renouvellement des installations commerciales (pétrolières, de restauration et hôtelière) prévu en 2017.

AREA 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, AREA 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.

3.3.2 Rénovation d'aires de repos

Les aires de repos sont des espaces importants pour favoriser les arrêts des usagers. Les espaces de certains sites seront réorganisés selon un nouveau concept architectural.

AREA cherche à inciter les usagers à s'y arrêter davantage en les invitant à découvrir un espace tourné vers la nature. Une rupture avec l'espace autoroutier les incite à la découverte

des lieux, tous en leur offrant de nouveaux services. D'un seul regard, ils apprécient l'ensemble des nouvelles fonctionnalités.

Une thématique spécifique pourra être proposée pour accroître encore plus leur attractivité. Par ailleurs un effort sera réalisé pour l'aménagement des zones de jeux d'enfants sur les aires de repos (nombre, surface, attractivité, sécurité).

En 2012, l'aire des Marouettes a été réalisée comme aire pilote. Les services WIFI et boissons chaudes proposés enregistrent un réel succès et incitent les usagers à s'arrêter en moyenne une demi-heure.

Deux niveaux de services seront proposés pour les aires de repos selon leur localisation, leur taille et leur attractivité : les aires dites « express » et celles dites « de loisirs » ou « de détente ».

(cf. fiches C1 et C2)

3.3.3. Création de parkings de covoiturage

La demande de covoiturage est en plein essor et l'offre à proximité du réseau AREA est quasi inexistante. Aussi, le stationnement sauvage se développe au niveau de certaines gares de péage, au détriment de la sécurité.

AREA réalisera des places de stationnement VL de covoiturage en partenariat avec des collectivités

(cf. fiches B1.1 et B1.2)

3.3.4 Bornes électriques

Trouver une alternative aux énergies fossiles est un enjeu majeur des années à venir, et le réseau AREA n'offre pas la possibilité de recharger des voitures électriques aux usagers pendant leur pause.

L'essor à venir des voitures électriques et leur faible autonomie nous incite à implanter des bornes de recharge électrique. AREA implantera ce service sur des aires de services situées à proximité d'une grande agglomération.

(cf. fiches B2)

En plus des bornes prévues dans la fiche B2, AREA installera les bornes prévues au contrat 2009-2013 (4 bornes) qui n'auraient pas été réalisées durant cette période.

3.3.5 Accessibilité

AREA 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

Dans le cadre de l'amélioration de la sécurité pour les usagers, AREA équipera deux aires de service d'un système de vidéosurveillance. Les images des caméras seront mises à la

disposition des forces de l'ordre. Ce système ne sera mis en place qu'après le retour d'expérience de la société APRR relatif à l'équipement des aires de Venoy (A6) prévu pour fin 2014.

Une demande de principe sera proposée fin 2014 à la validation du concédant après enquête auprès des services de police ou de gendarmerie, qui relatera de leurs engagements et de leurs intérêts pour ce service.

(cf. fiche A1)

3.4 MODERNISATION du PEAGE

L'assistance aux usagers et la maintenance des équipements péage sera facilitée par la mise en place d'un nouveau métier : l'Agent de Maintenance Péage issu de la population des péagers.

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

AREA poursuivra la mise en place de voies de télépéage sans arrêt sur les barrières pleines voies de Ste Hélène et Chatuzange. 4 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, AREA 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 AREA permet de définir des engagements 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

AREA continuera d'actualiser 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.

La société poursuivra les travaux d'isolation nécessaires pour résoudre les nouveaux points noirs bruits (PNB) dont l'identification a été actualisée en 2012. Pour certains, des protections à la source seront réalisés quand les conditions techniques et économiques sont réunies pour améliorer les conditions de vie de l'ensemble des riverains (ayant-droits et leurs voisins).

(cf. fiche G1.1)

En réponse à la demande de Monsieur le Préfet de Région Rhône-Alpes, des merlons acoustiques pourront être réalisés à l'aide des MIOM produites dans la région.

(cf. fiche G1.2)

4.3 – EAU

Les ouvrages d'assainissement, de recueil et traitement des eaux de plate-forme sont visités annuellement et curés lorsque cela est nécessaire. Le suivi qualitatif des bassins par analyses d'eau est réalisé conformément aux prescriptions des arrêtés Loi sur l'eau.

Dans le cadre de la modernisation de l'A43 ouest, AREA poursuivra ses actions de protection de la ressource en eau sur une des infrastructures les plus anciennes et la plus fortement circulée.

(cf. fiches G2-1 et G2-2)

4.4 - BIODIVERSITE

Au titre du contrat de plan 2009-2013, l'opération d'aménagement d'un éco pont sur A48 – La Cluse de Voreppe sera achevée sous réserve des accords des collectivités.

Sur l'A43, AREA protégera la rivière du Guiers pour favoriser la biodiversité.

(cf. fiche D2)

Concernant l'entretien des dépendances vertes, AREA poursuivra la politique éprouvée d'entretien du patrimoine végétal. Cette politique articule les actions d'entretien avec la dynamique naturelle de la végétation, les exigences de la sécurité des usagers et du personnel, ainsi que plus largement avec les objectifs du développement durable et de l'insertion paysagère.

Les talus et sur-largeurs animent le paysage perçu par les conducteurs ; leur entretien favorise l'intégration de l'autoroute dans son environnement en privilégiant la gestion extensive.

AREA poursuivra également la lutte contre les espèces végétales nuisibles et invasives, telle que l'ambrosie.

Dans le cadre des actions décidées par le Groupe APRR pour la SNB, AREA poursuivra l'expérimentation de réimplantation de ruches à proximité du réseau, menée en 2013.

4.5 - DECHETS

Lors de la préparation des contrats de renouvellement des gestionnaires d'installations commerciales sur les aires, des clauses contractuelles seront insérées afin d'assurer la propreté des sites, l'organisation du tri et la reprise de certains déchets.

Par ailleurs, des clauses incitatives seront insérées dans certains marchés de fournitures concernant notamment la limitation des emballages ou l'élimination/recyclage des produits en fin de vie.

La réduction et la maîtrise des déchets sont des objectifs environnementaux majeurs d'AREA. AREA 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. AREA poursuivra également sa politique de communication à l'attention des automobilistes sur les bons gestes et les bonnes pratiques.

4.6 - EFFICIENCE ENERGETIQUE

AREA 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

AREA 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 avant la fin du présent contrat de plan.

4.8 - PUBLICITE

AREA 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

5.1 POLITIQUE TARIFAIRE GENERALE

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.

5.1.1 Sectionnement du réseau et calcul des TKM

5.1.1.1 Le réseau AREA est sectionné de la façon suivante:

- Section 1 = A43 Lyon (Bron) – bifurcation de Coiranne, plus bretelle de Saint Exupéry
- Section 2 = A43 bifurcation de Coiranne – Chambéry nord
- Section 3 = A41nord - A410 Chambéry nord – St Martin Bellevue
- Section 4 = A48 bifurcation de Coiranne – Grenoble Saint-Egrève
- Section 5 = A43-A41 sud Chignin Barrière - Grenoble Crolles
- Section 6 = A43-A430 Chignin Barrière – Aiton – Ste Hélène
- Section 7 = A48-A49 Grenoble Saint-Egrève – Chatuzange-le-Goubet

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

Sections de référence	Somme des distances tarifaires (km)	Somme des tarifs HT (€) 01/02/2013	TKM classe 1 (Valeur HT au 01/02/2013)
Section 1	185	14,80	0,0800
Section 2	355	34,70	0,0977
Section 3	1036	89,88	0,0868
Section 4	179	14,799	0,0827
Section 5	341	29,43	0,0863
Section 6	280	23,24	0,0830
Section 7	493	43,480	0,0882
TOTAL			0,0861

5.1.1.2 Le taux kilométrique moyen de l'année n sur le réseau AREA (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 AREA 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.

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, 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 pour chaque classe de véhicule vers le taux kilométrique moyen réseau de la classe de véhicule concernée. Ainsi, à l'échéance du présent contrat de plan le nombre de trajets, toutes classes confondues, dont le tarif kilométrique s'écarte de plus de 50% du TKM de la classe considérée, devra être nul. 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 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 :

$$\forall \alpha \in [1;5], \frac{\sum_{p \in \text{réseau}} T_{p,n}^\alpha \times t_{p,n-1}^\alpha}{\sum_{p \in \text{réseau}} T'_{p,n}^\alpha \times t_{p,n-1}^\alpha \times C_n^\alpha \times (1 + H_n)} = 1$$

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 $n = 2014$: $85\% \times I_n + 0,41\%$;

pour $n = 2015$: 0%

pour $n = 2016$: $85\% \times I_n + 1,22\%$;

pour $n = 2017$: $85\% \times I_n + 0,62\%$;

pour $n = 2018$: $85\% \times I_n + 1,17\%$.

$T_{p,n}^\alpha$ 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 $n-2$

C_n^α rapport entre les coefficients de classe α définis au contrat de concession, au 1er février de l'année n et au 1er février de l'année $n-1$.
 C_{n-1}^α étant égal à 1

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 $n = 2014$, $0,85 \times I_n + 0,41\%$;

pour $n = 2015$, 0% ;

pour $n = 2016$, $0,85 \times I_n + 1,22\%$;

pour $n = 2017$, $0,85 \times I_n + 0,62\%$;

pour $n = 2018$, $0,85 \times I_n + 1,17\%$.

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 de l'année n .

5.1.3 Revalorisation des coefficients interclasse

Au titre du présent contrat de plan, les coefficients interclasses PL (3 et 4) seront réévalués annuellement de 0,02 point lors des hausses tarifaires de 2014, 2015, 2016, 2017 et 2018.

Nonobstant le précédent alinéa, n'ayant pu être réévalués lors de l'exercice 2015, les coefficients interclasses PL (3 et 4) seront réévalués de 0,04 point lors de la hausse tarifaire de 2016.

5.1.4 Tarifs des nouveaux ouvrages (sections et échangeurs)

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

5.2 MESURES SPECIFIQUES

5.2.1 Crolles Brignoud

Conformément aux accords intervenus avec la DIT et les collectivités locales concernées, AREA relèvera graduellement, après application de la loi tarifaire visée au 5.1.2, les tarifs de la gare de Brignoud sur l'A41 Sud (bretelle de Crolles) afin de les rapprocher de ceux de la barrière pleine voie, et ceci afin de lutter contre le phénomène d'évitement de celle-ci. L'objectif est de réduire de moitié les écarts actuels pendant la durée du présent contrat de plan. Par exception, les tarifs de la gare de Brignoud ne seront pas comptabilisés pour l'application du 5.1.1.3 du présent contrat de plan.

5.2.2 Chambéry Nord

Dans le cadre des négociations entre la DIT et la société AREA au sujet du contrat de plan 2014-2018, les parties sont convenues qu'un sur-péage à la barrière de Chambéry Nord de 1% serait appliqué afin de participer au financement de l'opération de reconfiguration du nœud autoroutier A41 nord/A43.

Ce sur-péage annuel a été estimé et valorisé à 1 M€HT.

Cette hausse des tarifs interviendra à l'occasion de la hausse annuelle des tarifs suivant la mise en service de la première phase de l'aménagement. Ce sur-péage s'appliquera sur la grille TTC telle qu'approuvée par les services de l'Etat, préalablement à cette augmentation, et sera elle-même approuvée par eux.

L'augmentation de 1% moyen s'appliquera sur tous les tarifs de péage ayant comme origine ou destination la barrière de Chambéry Nord et sur chacune des classes. Les tarifs qui en résulteront devront être conformes aux dispositions de l'article 25 du cahier des charges de la concession AREA.

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 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 (14^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. 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 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 (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 quinzième avenant à la convention passé entre l'État et la société AREA, la date de fin de la concession a été fixée au 30 septembre 2036.

Les parties conviennent qu'elles définiront, au plus tard six (6) mois après la conclusion de l'avenant allongeant la durée de la concession, les opérations complémentaires à réaliser par AREA pour tenir compte de la valeur actuelle nette exprimée en valeur juillet 2013 créée par les effets du contrat de plan dans sa version du 30 janvier 2014 sur la valorisation de l'allongement de la durée de la concession.

La valeur actuelle nette de ces travaux devra compenser la valeur actuelle nette des recettes de péages 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 quatorzième avenant à la convention passée entre l'État et la société AREA, sur la durée prolongée de la concession, en retenant les mêmes hypothèses économiques et financières que celles utilisées pour déterminer cette loi tarifaire.



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 des opérations d'investissement de construction sur autoroute en service (ICAS)