MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
Liberté
Égalité
Fraternité

ATMB

CONTRAT D'ENTREPRISE
Etat – Société ATMB

Période 2021-2025

SOMMAIRE

1. INVESTISSEMENTS RELEVANT DU CONTRAT D'ENTREPRISE 2021-2025 5

1.1. AMÉNAGEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR INFRASTRUCTURES EN SERVICE 5
1.1.1. Aménagements de nouveaux diffuseurs 5
1.1.2. Autres aménagements 5
1.2. AMÉNAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX 5
1.3. AUTRES AMÉNAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX 6
1.3.a : opérations financées par les reliquats du contrat d'entreprise 2010-2014 6
1.3.b : opérations financées par compensation, dans le cadre du contrat d'entreprise entre l'Etat et la société ATMB pour la période 2021-2025 6
1.3.c : opération non compensée, dans le cadre du contrat d'entreprise entre l'Etat et la société ATMB pour la période 2021-2025 6
1.4. ETUDES PRÉLIMINAIRES 6
1.5. SUITES RÉSERVÉES AUX DEMANDES RELATIVES À LA RÉALISATION DE NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS NON-INSCRITS DANS LE CONTRAT DE CONCESSION 6
1.6 AUTRES OPÉRATIONS 7

2. CONSERVATION DU PATRIMOINE 8

2.1. DOMAINE CHAUSSÉES 8
2.1.1. Suivi et auscultation des chaussées 8
2.1.2. État structurel des chaussées 8
2.1.3. Audit du patrimoine chaussées 9
2.2 DOMAINE DISPOSITIFS DE RETENUE DR) 9
2.3. DOMAINE OUVRAGES D'ART (OA) 9
2.2.1. Remise des ouvrages 9
2.2.2. Surveillance des ouvrages 10
2.2.3. Fonctionnalité des ouvrages 11
2.4. DOMAINE ENVIRONNEMENT 11
2.3.1. Assainissement et ouvrages hydrauliques 11
2.3.2. Clôtures 11
2.3.3. Ouvrages environnementaux 12

3. INDICATEURS 12

3.1. DÉFINITION DES INDICATEURS DE PERFORMANCE 12
3.2. OBJECTIFS DE PERFORMANCE 12
3.3. PÉNALITÉS ASSOCIÉES AUX OBJECTIFS DE PERFORMANCE 12
3.4. DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES 13
3.5. INDICATEURS STATISTIQUES 14

4. SECURITE ET QUALITE DE SERVICE 14

4.1. SÉCURITÉ 14
4.1.1. Analyse de l'accidentalité 14
4.1.2. Equipements de sécurité 15
4.1.3. Campagnes de sensibilisation et d'information des usagers 15
4.1.4. Tunnels routiers 15
4.1.5. Surveillance et alerte 16
4.2. FLUIDITÉ DU TRAFIC ET INFORMATION DES USAGERS 16
4.2.1. Plans de gestion de trafic (PGT) 16
4.2.2. Information routière 16
4.2.3. Information aux usagers 17
4.3. SERVICE AUX USAGERS 17
4.3.1. Politique d'accueil des poids-lourds 17
4.3.2. 2. Aménagement d'intermodalité 17
4.3.3. Covoiturage 17
4.3.4. Connaissance des besoins de la clientèle 17
4.3.5. Modernisation du péage 17
4.3.6. Abonnements – politique commerciale 17
4.3.7. Bornes de recharge électrique 17

92 sm

5. DEVELOPPEMENT DURABLE ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT 18
5.1. LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE 18
5.2. L'ENVIRONNEMENT 18
5.2.1. Cadre général 18
5.2.2. Bruit 18
5.2.3. Eau 19
5.2.4. Déchets 19
5.2.5. Paysage 19
5.2.6. Faune et flore 19
5.2.7. Air 20
5.2.8. Approche sociétale 20
6. POLITIQUE SOCIALE 22
6.1. EFFECTIF, EMPLOI, COMPÉTENCE 22
6.2. SÉCURITÉ AU TRAVAIL 22
6.3. DIALOGUE SOCIAL 23
7. POLITIQUE TARIFAIRE 24
7.1. SOLDE DU CONTRAT D'ENTREPRISE 2010-2014 24
7.2. ÉVOLUTION GLOBALE DES TARIFS POUR LES CLASSES 1 À 5 24
7.3. REVALORISATION DES COEFFICIENTS INTERCLASSE 24
7.4. TARIFS DES NOUVEAUX ÉCHANGEURS 24
7.5. DOSSIER D'AUGMENTATION TARIFAIRE 24
7.6. MODULATIONS 25
8. SUIVI DE L'EXÉCUTION DU CONTRAT 26
8.1. RAPPORT ANNUEL D'EXÉCUTION DE LA CONCESSION 26
8.2. ETUDE FINANCIÈRE PRÉVISIONNELLE DE LA CONCESSION 26
8.3. COMPTE-RENDU MENSUEL D'EXPLOITATION 26
8.4. SUIVI DE LA QUALITÉ DU SERVICE RENDU AUX USAGERS 26
9. ANNEXES 27

SZC QR

Préambule

L'Etat français a concédé à la société des Autoroutes et du Tunnel du Mont Blanc (ATMB) la construction et l'exploitation de l'autoroute A40 entre Châtillon-en-Michaille et Le Fayet ainsi que de la RN 205 entre Le Fayet et La Vigie.

Depuis 2016, l'État et ATMB se sont rencontrés à plusieurs reprises afin d'établir le bilan du précédent contrat d'entreprise et élaborer un nouveau contrat d'entreprise pour la période 2021-2025.

Ce nouveau contrat d'entreprise a pour objectifs de poursuivre l'aménagement du réseau, d'améliorer l'insertion environnementale du réseau d'ATMB et de rénover le suivi de l'exploitation et de la politique de conservation du patrimoine de la société.

L'élargissement à 2x3 voies de l'A40 entre Annemasse et Saint-Julien-en-Genevois, étroitement lié à la question de la remise à péage de la section et de l'homogénéisation de la tarification sur le réseau, n'est pas intégré au présent contrat d'entreprise.

Le cadre contractuel relatif au contrat d'entreprise 2021-2025 se compose de :

- L'avenant n° 8 à la convention de concession ATMB et à son cahier des charges annexé approuvé par décret en Conseil d'Etat n°2020-1515 du 2 décembre 2020, qui prévoit en particulier, à l'article 25, les contreparties tarifaires correspondantes aux investissements figurant dans le présent contrat d'entreprise ;
- Le présent contrat d'entreprise 2021-2025 et ses annexes, qui précisent sur cette période la nature des investissements à réaliser sur les autoroutes en service, mais aussi les politiques qui seront mises en œuvre par ATMB, notamment en matière de qualité de service et de suivi du patrimoine.

Pour information, les études ne sont pas intégrées au présent contrat d'entreprise et les annexes des fiches projet n'ont pas valeur contractuelle.

qr

1. INVESTISSEMENTS RELEVANT DU CONTRAT D'ENTREPRISE 2021-2025

Préambule

Les opérations listées dans les parties 1.1 et 1.2 font l'objet d'une compensation dans le cadre du contrat d'entreprise entre l'Etat et la société ATMB pour la période 2021-2025, selon les modalités précisées en partie 7 (politique tarifaire), à l'exception de l'opération A40 - Diffuseur de Viry (annexe A01).

Les opérations listées dans la partie 1.3.a sont financées par les reliquats issus du contrat d'entreprise d'ATMB 2010-2014 ; celles listées dans la partie 1.3.b sont financées par compensation dans le cadre du contrat d'entreprise entre l'Etat et la société ATMB pour la période 2021-2025, selon les modalités précisées en partie 7 (politique tarifaire) ; celle listée en partie 1.3.c. ne fait pas l'objet de compensation.

L'opération listée dans la partie 1.4 est financée par les reliquats issus du contrat d'entreprise d'ATMB 2010-2014.

Les fiches de présentation de chacune de ces opérations, qui précisent la consistance des aménagements prévus et le planning prévisionnel de réalisation, figurent en annexe 02. Les coûts de construction relatifs à ces opérations sont indiqués à l'annexe I du cahier des charges de la concession.

Les instructions applicables à la réalisation de ces opérations sont précisées en annexe 03 du présent contrat d'entreprise.

1.1. Aménagements complémentaires sur infrastructures en service

ATMB réalisera sur son réseau, dans les conditions fixées notamment dans les fiches opérations figurant en annexe 02 du présent contrat d'entreprise, les opérations suivantes :

1.1.1. <u>Aménagements de nouveaux diffuseurs</u>

- A40 - Diffuseur de Viry (fiche A01) ;

1.1.2. <u>Autres aménagements</u>

- A40 - Réaménagement du diffuseur de Cluses (fiche A02) ;
- A40 - Elargissement bretelle de sortie diffuseur de Scionzier (fiche A03) ;
- RN 205 - Modification du défilé de Sainte Marie (fiche B01) ;

1.2. Aménagements environnementaux

Projet majeur d'ATMB, initié à la demande de l'Etat lors de la révision en 2010 du cahier des charges, annexé au contrat de concession, la poursuite de l'intégration environnementale du réseau a fait l'objet d'un diagnostic détaillé au cours du contrat d'entreprise 2010-2014. Ce diagnostic a permis d'identifier certaines opérations d'aménagements environnementaux et paysagers à réaliser, cofinancées pour certaines par les collectivités locales intéressées.

ATMB réalisera dans les conditions fixées aux fiches opérations figurant en annexe du présent contrat d'entreprise les opérations suivantes :

- A40 - Passage faune de Vougy (fiche C01) ;
- A40 - Parking de covoiturage de Bonneville (fiche C02) ;
- A40-RN 205 - Protection nappes de captage (fiche C03).

1.3. Autres aménagements environnementaux

ATMB réalisera dans les conditions fixées notamment aux fiches opérations figurant en annexe du présent contrat d'entreprise les opérations suivantes :

1.3.a : opérations financées par les reliquats du contrat d'entreprise 2010-2014 :

- A40 - Passage faune de Viry (fiche R01);
- A40 - Parking de covoiturage de Passy (fiche R02);
- A40 - Réaménagement du diffuseur de Bellegarde (fiche R03) ;
- RN 205 - Convention Traversée de Servoz (fiche R04).

1.3.b : opérations financées par compensation, dans le cadre du contrat d'entreprise entre l'Etat et la société ATMB pour la période 2021-2025:

- A40 - Cofinancement des aménagements modes doux du PS 4 et de ses abords à Passy (RD 199) (fiche C04) ;
- A40 - Passerelle piétonne PK63+998 Collonges-sous-Salève (fiche C05) ;
- RN 205 - Cofinancement de la sécurisation de la GRIAZ (en amont de la RN 205) commune des Houches (fiche C06) ;
- A40 - PK21+200 – Pont 4 aménagement du seuil de l'Arve (fiche C07).

1.3.c : opération non compensée, dans le cadre du contrat d'entreprise entre l'Etat et la société ATMB pour la période 2021-2025:

- A40 - Itinéraire rustique entre les Houches et Servoz (fiche C08).

1.4. Etudes préliminaires

ATMB réalise dans les conditions fixées dans la fiche opération PI0202 figurant en annexe 02 l'étude (études préliminaires, dossier de demande de principe) relative à l'élargissement à 2x3 voies Scientrier-Annemasse (fiche D01).

ATMB pourra être amené, au cours du présent contrat, à lancer les études de l'élargissement de tout ou partie de cette section dont les trafics avoisinent les 40 000 véh/j (TMJA 2 sens confondus).

1.5. Suites réservées aux demandes relatives à la réalisation de nouveaux aménagements non-inscrits dans le contrat de concession

Les demandes de nouveaux aménagements, non prévus au contrat de concession, peuvent faire l'objet, à la demande de l'État, d'une étude d'opportunité et de faisabilité technique financée par les collectivités intéressées à laquelle peut participer la société concessionnaire. Cette participation se fait dans le cadre d'une convention conclue entre la société concessionnaire et les collectivités concernées.

L'objet de cette étude est d'exposer 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. Elle présente les principaux avantages et inconvénients du projet au regard d'autres solutions envisageables (en particulier, pour les projets de nouveaux diffuseurs, au niveau du réseau routier local). Elle vise également à réaliser une estimation des coûts de réalisation, d'entretien et d'exploitation de ce nouvel aménagement.

Elle doit démontrer que le nouvel aménagement ne compromettrait pas les fonctionnalités essentielles de l'infrastructure autoroutière existante, en particulier la fluidité des conditions de

circulation et la sécurité des usagers. Elle comprend une analyse des déplacements actuels et projetés sur le secteur concerné permettant de s'assurer de l'intérêt de ce nouvel aménagement.

Au vu de ces études, et au terme des négociations avec les collectivités locales sur le financement de l'investissement et du déficit d'exploitation, l'État peut demander à ATMB de réaliser le nouvel aménagement, sous réserve que soit assuré l'équilibre financier de l'opération sur la durée de la concession.

1.6 Autres opérations

ATMB s'engage à réaliser les travaux de débrayabilité de la voie TSA à la Gare de Nangy dans un délai de 6 mois à compter de l'entrée en vigueur du décret approuvant le 8ème avenant à la convention de concession ATMB et à son cahier des charges annexé.

Au-delà de ce délai, une pénalité de 400 € par jour de retard ouvré s'appliquera, à l'entrée en vigueur du décret, au titre de l'article 39.1 du cahier des charges.

PR
SB c

2. CONSERVATION DU PATRIMOINE

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. Elles visent également à assurer la préservation du patrimoine routier de l'État.

Ces politiques couvrent les chaussées, les ouvrages d'art, les ouvrages en terre, les portiques, potences et hauts mâts, les candélabres, les panneaux à messages variables, les dispositifs de retenue, la signalisation verticale et horizontale, les auvents, les pylônes, et les ouvrages environnementaux (assainissement et ouvrages hydrauliques, clôtures et murs anti-bruit).

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

2.1. Domaine Chaussées

Le suivi des ouvrages est organisé autour des auscultations programmées des couches de roulement avec des appareils à grand rendement (permettant des mesures d'uni, d'adhérence, d'orniérage et de procéder aux relevés de dégradations de surface) et des bilans structurels des couches d'assise.

Les résultats de ces auscultations alimentent les bases de données relatives aux chaussées, 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.

2.1.1. Suivi et auscultation des chaussées

La périodicité des auscultations varie entre 3 et 5 ans pour les couches de surface de l'ensemble des chaussées du réseau (voie lente en section courante et voie de droite sur bretelles d'échangeurs/diffuseurs).

La périodicité et la programmation des renouvellements des couches de roulement sont optimisées en fonction des résultats de l'indicateur de performance IQRA surface et selon des critères de gestion du trafic pour maintenir au mieux la disponibilité des voies et limiter la gêne aux usagers.

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

La société poursuivra par ailleurs son effort d'innovation en coopération en particulier avec le Réseau Scientifique et Technique du Ministère de la Transition écologique, 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.

2.1.2. État structurel des chaussées

Au cours du présent contrat d'entreprise, la société contribue à la mise au point d'un indicateur de structure des chaussées dans le cadre d'une démarche proposée par le concédant, avec l'appui du CEREMA et de l'Université Gustave Eiffel.

Cet indicateur sera testé en section courante selon des modalités arrêtées d'un commun accord entre le concédant et la société. Les résultats des tests sur le réseau de la société seront partagés par le concédant et la société tout au long de la phase de calage de l'indicateur.

La société et le concédant poursuivent l'objectif commun de stabiliser la définition de ce nouvel indicateur avant la fin du présent contrat d'entreprise (définition exacte, modalités de mesure et de

calcul, seuils et pénalités applicables, etc.), dans le but d'une mise en application à l'issue du présent contrat d'entreprise, et d'un commun accord.

2.1.3. Audit du patrimoine chaussées

Conformément à son cahier des charges, la société doit maintenir et entretenir en bon état les ouvrages concédés de façon à ce qu'ils conviennent toujours à l'usage auquel ils sont destinés et disposer des moyens conformes aux règles de l'art pour assurer la continuité de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de commodité.

Le concédant assure, sur cette exigence, un contrôle continu lors de visites non formalisées du réseau et par l'examen des indicateurs de suivi et de performance relevés annuellement. Le concédant procède également périodiquement à un examen détaillé du réseau, des indicateurs de performance et des politiques d'entretien mises en œuvre par la société.

Le concédant pourra conduire au cours de la période couverte par le présent contrat d'entreprise un ou plusieurs audits du patrimoine chaussées. La société mettra à disposition du concédant l'ensemble des éléments nécessaires à la bonne conduite de ces audits.

2.2. Domaine Dispositifs de retenue (DR)

S'agissant des dispositifs de retenue, outre le renouvellement programmé de glissières ayant atteint la limite d'âge et le remplacement d'éléments dégradés, la politique de l'entreprise sur cette thématique consistera à poursuivre les efforts entrepris pour renforcer le niveau de sécurité du réseau. Il s'agira notamment d'étendre la couverture en accotement (prolongement des glissières en amont des PS, suppression des trous inférieurs à 200 mètres, prise en compte des trajectoires de sortie…).

2.3. Domaine Ouvrages d'art (OA)

2.3.1. Remise des ouvrages

Une convention de gestion et d'entretien des OA de rétablissement de la voirie départementale a été conclue entre ATMB et le Conseil départemental de la Haute-Savoie en juillet 2018 (sont concernés 33 ouvrages de franchissement du réseau autoroutier). Une démarche est en cours auprès de 26 communes (62 ouvrages concernés), démarche qui devrait aboutir fin 2021.

Une démarche identique sera lancée auprès du Département et des communes concernées s'agissant des ouvrages de franchissement de la RN 205 dont le DPRC est en cours de délimitation.

Le concessionnaire mettra en place un indicateur de suivi sur la formalisation des PV de remise des OA et murs. Les résultats de cet indicateur seront intégrés au rapport annuel d'exécution de la concession prévu à l'article 35 du cahier des charges.

Le concessionnaire s'engage à assurer la pérennité structurelle des passages supérieurs inclus dans le DPAC pour lesquels il n'aurait pas encore été établi de document de remise selon les termes de la directive du 2 mai 1974. L'Etat fait ses meilleurs efforts pour faciliter la remise des ouvrages concernés.

Le concessionnaire proposera à mi-parcours du présent contrat d'entreprise un calendrier prévisionnel de remise des ouvrages.

2.3.2. Surveillance des ouvrages

Le concessionnaire transmet au concédant un (ou des) document(s) précisant la politique de la société pour la gestion des ponts, murs, tunnels, auvents de gare de péage, portiques, potences et hauts mâts (PPHM), écrans acoustiques, mâts de télécommunications et candélabres.

La gestion du patrimoine est assurée par l'application de l'instruction technique de suivi des ouvrages (ITSEOA 2010) et la cotation de la qualité de l'ouvrage par la méthode Indice Qualité des Ouvrages d'Art (IQOA).

Le concessionnaire définira les ponts et murs soumis à une inspection détaillée périodique, selon les critères définis dans l'ITSEOA 2010.

Pour tous les ponts et murs, cela se traduit à minima par des contrôles annuels enregistrés et des visites d'évaluation IQOA tous les 3 ans par des agents spécialisés.

Les ponts, murs et tunnels soumis à inspections détaillées périodiques le seront selon une périodicité maximale fixée à 6 ans par des agents spécialisés.

Les visites d'évaluation IQOA et les inspections détaillées pourront à la discrétion du concessionnaire faire l'objet d'un contrôle extérieur.

Le concessionnaire fournira chaque année au concédant, dans le cadre du compte rendu d'exécution de la concession, la liste complète des structures suivantes et leur note IQOA (de 1 à 3U) :

- Ponts ;
- Murs ;
- Tunnels.

Les autres structures visées ci-dessus font l'objet d'un contrôle visuel annuel par l'exploitant et d'une inspection détaillée quinquennale par un organisme extérieur.

2.3.3. Fonctionnalité des ouvrages

Le concédant accordera une attention toute particulière aux points suivants :

- Etat de la complétude de la documentation contractuelle des ponts, murs, tubes, auvents et PPHM (portiques, potences, hauts-mats) conformément à la circulaire n° 87-88,
- Etat du suivi actualisé après chaque inspection détaillée des hauteurs libres sous ouvrages et auvents de gare de péage,
- Recensement et suivi du traitement des ouvrages avec surcharges reconnues,
- Etat des ouvrages métalliques vis-à-vis de leur résistance à la fatigue et la mise en place d'un observatoire,
- Les sous-concessions : état des ponts piétons (notamment protection au feu),
- Etat du contrôle des hauteurs normales des garde-corps de tous les PI,
- Etat de l'inspection des gaines PEHD des ouvrages avec précontrainte extérieure.

Objectifs sur la fonctionnalité des OA des 7 items précédents :

Disposer à la fin du contrat d'entreprise des informations actualisées avec un planning de traitement raisonnable

- Le suivi de traitement des buses métalliques en fin de vie,
- Le suivi des ouvrages faisant l'objet d'une surveillance renforcée
- Le suivi des réparations délicates d'ouvrages,
- Bilan de l'état de tous les murs en terre armée.

Objectifs sur la fonctionnalité des OA des 4 items précédents :
Disposer des informations actualisées, avec un planning de traitement raisonnable le cas échéant.

2.4. Domaine Environnement

2.4.1. Assainissement et ouvrages hydrauliques

La société s'assurera du bon fonctionnement du réseau d'assainissement de la plate-forme, de la transparence hydraulique de son infrastructure et des bassins de traitement en conformité avec les prescriptions des arrêtés "loi sur l'eau" applicables et, dans la mesure du possible, selon les recommandations des guides techniques du SETRA et du CEREMA relatifs à l'assainissement routier.

Dans cette perspective, la société établira un programme d'entretien formalisé qui intégrera notamment un suivi régulier et adapté aux différents ouvrages d'assainissement. Ce suivi sera réalisé avec une fréquence au moins de 2 ans ou après chaque épisode pluvieux exceptionnel.

Dans le cadre du reporting annuel, la société transmet au concédant un tableau de suivi de ces visites, des actions de maintenance/entretien consécutives le cas échéant et les montants consacrés à ces actions ainsi que leur prévision sur les 5 prochaines années.

2.4.2. Clôtures

Les clôtures qui contribuent à la sécurité sur le tracé en limitant le risque de traversées d'animaux doivent être inspectées annuellement. En cas de collision avec des animaux, un examen des clôtures situées de part et d'autre de l'événement vient compléter cet entretien courant. Les réparations et renforcements éventuellement nécessaires seront réalisés dans les plus brefs délais.

Dans le cadre du reporting annuel, la société transmet au concédant un tableau des actions prises suite à des collisions suite à des dommages ou suite à des actions de maintenance/entretien.

2.4.3. Ouvrages environnementaux

La société assurera l'entretien et le suivi des ouvrages environnementaux conformément aux prescriptions et aux engagements de textes réglementaires qui les ont introduits (DUP, CNPN, loi sur l'eau ...).

Dans cette perspective, la société établira un programme d'entretien formalisé qui intégrera notamment un suivi régulier et adapté aux différents ouvrages. Ce suivi sera réalisé avec une fréquence au moins de 2 ans ou après chaque événement exceptionnel.

Dans le cadre du reporting annuel, la société transmet au concédant un tableau de suivi de ces visites, des actions de maintenance/entretien consécutives le cas échéant et les montants consacrés à ces actions ainsi que leur prévision sur les 5 prochaines années.

3. INDICATEURS

3.1. Définition des indicateurs de performance

L'article 13.4 du cahier des charges de la concession encadre la mise en place, le suivi et l'application des pénalités relatives aux indicateurs de performance.

La liste, la définition exacte ainsi que les modalités de mesure et de calcul de chacun de ces indicateurs de performance ont été déterminées d'un commun accord par le concédant et le concessionnaire.

La liste de l'ensemble des indicateurs de performance est fournie en annexe 4.

La définition exacte ainsi que les modalités de mesure et de calcul de chacun de ces indicateurs figurent en annexe 05 sous la forme de fiches. Les définitions indiquées dans ces fiches l'emportent sur les éléments synthétiques de l'annexe 04.

3.2. Objectifs de performance

Les objectifs relatifs aux indicateurs de performance, ci-après « objectifs de performance », sont précisés, indicateur par indicateur, dans le tableau récapitulatif (annexe 04) et sur chaque fiche (annexe 05). Les objectifs indiqués dans les fiches l'emportent sur les éléments synthétiques de l'annexe 04.

3.3. Pénalités associées aux objectifs de performance

Conformément aux dispositions du dernier paragraphe de l'article 13.4 du cahier des charges, le concédant peut demander au concessionnaire le versement d'une pénalité en cas de non atteinte, pour des faits imputables au concessionnaire, des objectifs de performance.

La procédure relative à l'application de cette pénalité ainsi que le montant maximum cumulé sur une année civile des pénalités pour non atteinte des objectifs de performance sont précisés à l'article 39.7 du cahier des charges.

La liste des indicateurs de performance soumis à pénalité, les modalités de calcul de ces pénalités ainsi que les montants maximaux annuels des pénalités applicables pour chacun de ces indicateurs sont définis dans le tableau récapitulatif (annexe 04) et sur chaque fiche (annexe 05). Les éléments indiqués dans les fiches priment sur les éléments synthétiques de l'annexe 04.

L'indicateur viabilité hivernale est mesuré sur une saison de viabilité hivernale (usuellement de novembre de l'année n jusqu'à mars de l'année n+1). Les calculs et résultats de cet indicateur sont fournis pour le 30 avril de l'année n+1. Ces éléments sont rappelés dans le rapport annuel.

3.4. Dispositions complémentaires

Les parties s'engagent par ailleurs sur la durée du contrat d'entreprise, à mener un travail commun sur les indicateurs « état structurel de la chaussée ISTRU » (annexe 05, fiche 0) et « gêne au péage» (annexe 05 fiche 8) et « délais de dépannage » (annexe 05 fiche 11) dans les conditions précisées au sein de chacune des fiches figurant en annexe 05. L'indicateur « Qualité des Aires de Repos » (annexe 05 fiche 5) fait également l'objet d'un audit à blanc et d'une pénalisation progressive.

Pour chacun de ces indicateurs, les modalités de mesure et de calcul, les objectifs de performance et les pénalités associées définis dans le cadre de ce travail seront applicables à l'issue du présent contrat d'entreprise, et d'un commun accord.

3.5. Indicateurs statistiques

Par ailleurs, des indicateurs statistiques, à renseigner pendant la durée du présent contrat d'entreprise, ont également été définis et sont récapitulés en annexe 06.

4. SECURITE ET QUALITE DE SERVICE

4.1. Sécurité

Le maintien et le développement d'un très haut niveau de sécurité des infrastructures routières exploitées par la Société constituent des objectifs essentiels de la politique portée par ATMB. Cette exigence concerne à la fois les moyens techniques, financiers, et organisationnels qui sont déployés par l'entreprise pour garantir à la clientèle les conditions de sa sécurité lors de ses déplacements sur le réseau, mais aussi une obligation de résultats eu égard aux enseignements qui sont tirés de l'analyse de l'accidentalité.

Qu'elles se traduisent par le déploiement de nouveaux équipements de sécurité, par la mise en œuvre d'une politique volontariste d'entretien du patrimoine (chaussées, dispositifs de retenue, signalisation verticale et horizontale,...), ou par la mise en œuvre de politiques d'exploitation efficientes (maintien de la viabilité, gestion du trafic et aide au déplacement), les actions conduites dans le champ de la sécurité participent toutes à l'atteinte d'un objectif de diminution du nombre et de la gravité des accidents.

4.1.1. Analyse de l'accidentalité

Tous les accidents (matériels et corporels) recensés par l'exploitant sur l'ensemble du réseau font l'objet d'un suivi quantitatif (en volume par nature, par axe et rapporté à des taux d'accidents) et qualitatif (production d'un atlas annuel qui, outre la répartition géographique, renseigne les circonstances météorologiques et temporelles des accidents de toutes natures). Un bilan annuel de la sécurité est transmis chaque année au concédant au titre du rapport d'exécution du contrat de concession.

Le suivi de l'accidentalité fait l'objet de présentations mensuelles auprès du comité stratégique de l'entreprise, et trimestrielles auprès du conseil d'administration. Une séance du conseil d'administration est dédiée tous les ans à un échange prolongé autour des évolutions relatives à la mesure de l'accidentalité.

Le comité sécurité exploitation, présidé par le directeur général, constitue une occasion supplémentaire de tirer les enseignements adaptés au suivi des accidents (analyses supplémentaires, lancement d'études particulières, décisions d'investissement, actions de communication auprès des clients, ...).

Les accidents mortels font l'objet d'une analyse systématique approfondie, notamment sous forme de débriefing interne, le cas échéant, en collaboration avec les services extérieurs ayant été impliqués dans le traitement de l'événement.

Les prises à contre-sens (alertes signalées, contre-sens avérés ou interceptés) continueront de faire l'objet d'un suivi particulier, non seulement pour permettre d'alimenter l'observatoire national de l'ASFA, mais aussi pour identifier les pistes d'amélioration (infrastructure, campagne de sensibilisation).

Enfin, tous les accidents présentant un caractère de dangerosité particulier pourront faire l'objet d'analyses particulières, notamment en ce qui concerne les tunnels (débriefing systématique, retour d'expérience transmis au CETU).

4.1.2. Equipements de sécurité

La période couvrant le contrat d'entreprise 2010-2014 a vu réaliser un grand nombre d'investissements en matière de sécurité, notamment en matière de dispositifs de retenue, de refuges de sécurité, et d'adaptation de la géométrie de certains points du réseau ressortant comme des zones d'accumulation d'accidents (collectrices et bretelles du nœud autoroutier de Saint-Julien principalement).

Au cours de la période 2021-2025, ATMB va poursuivre de manière active sa politique de renouvellement et de déploiement d'équipements de sécurité. Certains des aménagements à venir s'inscrivent dans la continuité des opérations lancées lors du précédent contrat d'entreprise.

En marge du suivi des différents indicateurs en matière de sécurité et des recommandations du comité sécurité exploitation, ATMB a lancé en 2020 un quatrième audit du réseau en suivant les recommandations de la méthode ISRI (le premier ayant été réalisé en 2010, un second en 2013). Les conclusions de cet audit viendront alimenter le programme des actions correctives en complément de celles citées ci-avant.

4.1.3. Campagnes de sensibilisation et d'information des usagers

ATMB mettra à profit les vecteurs de communication dont elle dispose ou auxquels elle a accès pour participer, en partenariat avec les services de l'Etat et l'ASFA ou organiser à sa propre initiative, des campagnes de sensibilisation de sa clientèle sur des thématiques ciblées (hypovigilance, vitesse, alcool, ...). Le sujet des contre-sens, sensible médiatiquement et encore trop fréquent au plan national, pourra localement faire l'objet de campagnes d'informations ciblées auprès des abonnés.

Ces campagnes de sensibilisation pourront également prendre la forme de participations à des manifestations rassemblant les différents acteurs locaux de la sécurité routière (Services de l'Etat, autres exploitants routiers, tissu associatif, ...) à l'instar des dernières éditions du forum départemental de la sécurité routière.

La sécurité des personnels constituant une priorité majeure de l'entreprise, des campagnes de sensibilisation seront organisées à l'adresse des usagers du réseau ATMB sur ce sujet, en particulier au droit des chantiers (pose de radars mobiles sur chantier long en collaboration avec les forces de l'ordre), ou pour les véhicules d'intervention de l'entreprise.

4.1.4. Tunnels routiers

Les dossiers de sécurité des tunnels du Vuache (A40) et de la RN 205 (Chavants et Chatelard) ont été respectivement mis à jour en 2014 et 2019. Le présent contrat d'entreprise intègre donc la révision du Dossier de Sécurité du Tunnel du Vuache (2020), conformément à la réglementation qui prévoit une mise à jour de ces documents tous les 6 ans. Une mise à jour partielle de ces dossiers sera néanmoins proposée chaque année aux autorités préfectorales dès lors que l'exploitant (assisté de l'agent de sécurité) l'estimera nécessaire, notamment au regard des enseignements tirés des exercices annuels de sécurité. Des exercices de sécurité (internes ou organisés par la Préfecture) seront planifiés annuellement au Vuache et dans l'un des deux tunnels de la RN 205. Les enseignements de ces exercices pourront amener l'exploitant à procéder à des modifications des ouvrages ou de leurs équipements.

L'agent de sécurité, missionné, conformément à la directive européenne, sur le Vuache et les Chavants pour produire un rapport annuel relatif à la politique de sécurité des tunnels menée par l'exploitant, sera systématiquement consulté lors de propositions de modifications substantielles de l'ouvrage et de ses équipements.

Le renouvellement de la Gestion Technique Centralisée des tunnels de la RN 205 – organe informatique de supervision et de commande des équipements de tunnel est programmé au cours du prochain contrat d'entreprise, à l'instar de ce qui a été fait en 2014 au Vuache. A terme, le système d'aide à l'exploitation (SAE) permettra de piloter les 2 GTC.

La Société a amélioré de façon significative le traitement des alertes reçues depuis le PC Trafic, notamment par la mise en service d'un concentrateur des applicatifs audio (RAU, radio d'exploitation, téléphone, radio 107.7).

Les services intelligents d'appel d'urgence, SOS Autoroutes et E-call, seront interfacés durant le prochain contrat d'entreprise, directement au nouveau système d'aide à l'exploitation (en cours de développement) afin d'améliorer le traitement des appels émanant de ces services.

PR

SJ

4.2. Fluidité du trafic et information des usagers

4.2.1. Plans de gestion de trafic (PGT)

Le précédent contrat a vu la réalisation, et la validation par les autorités préfectorales, de deux nouveaux plans de gestion du trafic : le PGT du tunnel du Vuache, qui met en œuvre deux nouveaux itinéraires de substitution dans le sens Lyon-Chamonix, et le PGT de la RN 205.

La mise en œuvre de ces plans et de leurs mesures de gestion de trafic constitue une aide précieuse pour garantir un haut niveau de service aux usagers lorsque survient un événement perturbant sur le réseau (diffusion adaptée de l'information sur la nature et les conséquences de l'événement, renvoi du trafic vers des itinéraires de déviation prévus par le Plan dont le jalonnement est continu de bout en bout).

ATMB participera, en étroite relation avec les autorités régionales et départementales, aux réflexions relatives aux mises à jour des différents plans interdépartementaux de gestion de trafic qui s'appliquent sur son réseau : Plan des Franchissements Alpins, Plan Palomar, Plan Intempéries Rhône-Alpes Auvergne.

4.2.2. Information routière

Fort des 56 PMV déployés sur son réseau (en accès et en section courante), ATMB produit le long de son réseau une information temps réel ou prévisionnelle de grande qualité pour ses clients en déplacement sur le tracé.

Les temps de parcours ont été généralisés, en partie via le recours au suivi des téléphones mobiles (signature Bluetooth) en déplacement sur le réseau. C'est ainsi que depuis l'été 2014 le calcul et la diffusion des temps d'attente au tunnel du Mont-Blanc (côté français) ont été très nettement améliorés.

Il est envisagé de se rapprocher des exploitants voisins (AREA et APRR) pour mener des expérimentations de diffusion de temps de parcours grande distance lors des journées de fortes migrations, notamment lors des week-ends d'hiver (retour sur l'agglomération lyonnaise, ou vers et depuis la bifurcation A40xA6).

L'information trafic temps réel est également disponible sur le site internet de l'entreprise, via la plate-forme Autoroutes-Trafic dont ATMB est actionnaire à hauteur de 3 %. La refonte programmée du site internet ATMB sera l'occasion de développer plus encore la rubrique de l'information trafic (temps réel et prévisionnel), qui sera par ailleurs déclinée sur une version mobile du site. Ce site proposera également une rubrique dédiée aux prévisions de chantiers et aux restrictions de circulation induites par ceux-ci.

Enfin, l'information trafic temps réel sur la totalité du réseau ATMB est également relayée sur les antennes d'Autoroutes-Trafic (radio 107.7 du groupe EIFFAGE), prestataire dont le contrat de service fait l'objet d'un suivi renforcé (délai de diffusion de l'information, qualité des contenus, nombre de reportages concernant le réseau ATMB…), et prévoit la présence d'un journaliste dans les locaux d'ATMB (PC Trafic) lors des journées de fort trafic.

4.2.3. Information aux usagers

La Société s'engage à assurer à ses clients un haut niveau de service, en mettant notamment l'accent sur la sécurité, la fluidité du trafic et l'information liée, le confort, les relations clientèle et l'ensemble des services annexes.

L'information commerciale et tarifaire sera claire et accessible, notamment via le site Internet de la société.

92 50

4.3. Service aux usagers

4.3.1. Politique d'accueil des poids-lourds

ATMB poursuivra sa politique consistant à améliorer l'accueil des poids lourds et à développer une offre de services supplémentaires pour les poids lourds.

4.3.2. Aménagement d'intermodalité

ATMB participera à toute réflexion sur le développement de services multimodaux et de plates-formes logistiques dans les zones desservies par son réseau notamment à proximité de Genève.

4.3.3. Covoiturage

Le réseau d'ATMB est d'ores et déjà équipé de parkings utilisés pour les besoins de covoiturage (échangeurs d'Eloise et Scionzier). ATMB s'engage à examiner les possibilités de développement de ces parkings en fonction de la demande qui serait exprimée dans le cadre d'enquêtes clientèle.

ATMB reste également prête à étudier, en liaison avec les collectivités territoriales et les entreprises susceptibles d'être intéressées, l'opportunité de participer à des expérimentations de services et/ou d'équipements destinés à favoriser le covoiturage.

4.3.4. Connaissance des besoins de la clientèle

ATMB poursuivra sa politique de dialogue avec ses clients par l'intermédiaire de son panel d'abonnés. Elle réalisera différentes enquêtes destinées à mieux connaître les attentes de la clientèle. Elle étudiera tout nouveau service qui améliorerait la satisfaction des clients (achat vignette suisse, point de retrait colis).

4.3.5. Modernisation du péage

Au 1er janvier 2021, sur l'autoroute, le nombre de badges TIS commercialisés atteint 158 440, les transactions en voies automatiques représentent plus de 99,7 % du total des transactions et le télépéage représente 63,9 % des transactions totales. Dans le cadre de la politique d'amélioration du service, ATMB poursuivra le développement du télépéage tout en préservant la qualité de service pour les usagers non abonnés.

4.3.6. Bornes de recharge électrique

Le développement des véhicules électriques doit s'accompagner de la mise en œuvre de bornes de recharge permettant le déplacement sur les réseaux routiers et autoroutiers.

ATMB installera, comme cela a été fait sur les aires de services de Valleiry Sud et Bonneville, des bornes de recharge rapide, équipées de prises permettant de recharger le parc de véhicules électriques sur l'aire de Valleiry Nord.

4.3.7. Gestion des réclamations clients

ATMB met en œuvre une organisation et des outils adaptés pour permettre aux clients de s'exprimer notamment par le site internet. 90 % des demandes et des réclamations sont gérées dans un délai maximum de 10 jours.

L'information sur l'existence des moyens de réclamations est visible dans les gares, sur le site internet. Un Numéro d'appel client est à la disposition des clients.

La gestion des « Satisfait / pas satisfait » est opérée par une personne dédiée grâce à un outil informatique de type CRM. Les résultats sont communiqués à l'autorité concédante. Des actions sont menées pour réduire le nombre de réclamations.

QR
SJC

5. DEVELOPPEMENT DURABLE ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

5.1. Le développement économique et l'aménagement du territoire

ATMB, ainsi que l'ensemble des sociétés d'autoroutes, adhère au document fondateur « Orientations du secteur autoroutier concédé en France pour un développement durable ».

Tant en interne que dans ses relations avec ses partenaires et clients, ATMB s'attachera à faire vivre le développement durable dans ses composantes environnementales, économiques ou sociétales.

Ses actions s'articulent autour des six grandes thématiques de la charte de l'ASFA :

- la gestion responsable de l'environnement ;
- le client au cœur de nos préoccupations ;
- le péage, instrument de développement durable ;
- le secteur autoroutier concédé, acteur de la politique de transport ;
- le développement nécessaire de nouveaux partenariats ;
- la valorisation des ressources humaines dans nos sociétés.

ATMB possède un réseau bien intégré dans son environnement. La société entend pratiquer une politique de développement durable très active, pour faire face dans les meilleures conditions, au trafic accueilli, tout particulièrement celui des poids lourds.

Le développement durable sera traité sous l'angle des parties prenantes d'ATMB, à savoir ses clients, son territoire, son personnel et ses actionnaires.

5.2. L'environnement

5.2.1. Cadre général

ATMB poursuivra la mise en œuvre des projets issus de l'étude d'intégration environnementale effectuée au cours du contrat d'entreprise 2010-2014.

Par ailleurs, les actions de protection de l'environnement prendront en compte l'évolution du contexte réglementaire et en particulier les transpositions en droit français de la directive 2004/35/CE sur la responsabilité environnementale ainsi que de la directive 2008/99/CE sur la protection de l'environnement par le droit pénal.

ATMB présentera dans le rapport d'exécution annuel la programmation et l'enveloppe financière annuelle de ses principales actions en la matière sur la durée du contrat d'entreprise.

Les domaines d'action prioritaires sont présentés ci-après.

ATMB pourra proposer des Projets d'Intégration Environnementale suite à l'EIE du précédent contrat. Toute demande de participation devra faire l'objet de l'approbation expresse de la Direction des infrastructures de transport, après analyse des coûts et des critères de compensabilité, pour pouvoir être imputée sur le reliquat du précédent contrat.

5.2.2. Bruit

ATMB poursuivra, dans le périmètre défini par l'étude d'intégration environnementale, le traitement des zones non encore protégées : habitations isolées, groupes d'habitations peu denses et zone d'habitat plus importantes.

ATMB se conformera pour ce faire aux prescriptions :

- De la directive « Bruit » n° 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ;

- Du décret n°2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme ;
- De l'arrêté du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer du 24 avril 2006 portant application aux dispositifs antibruit routiers du décret n°92-647 du 8 juillet 1992 modifié concernant l'aptitude et l'usage des produits de construction.

ATMB a réalisé les cartes de bruit de son réseau, prévues par la directive n° 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement et les a transmises aux préfets de département concernés.

ATMB contribuera à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention prévus par la directive susvisée.

5.2.3. Eau

ATMB poursuivra les actions (études et travaux éventuels) nécessaires au respect des objectifs fixés par la directive n°2000/60/CE du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau et par la loi n°2004-338 du 21 avril 2004.

Elle mettra notamment en œuvre son programme pluriannuel de protection de la ressource en eau. ATMB veillera à ce que ce programme pluriannuel soit cohérent avec le SDAGE applicable au bassin Rhône-Méditerranée entré en vigueur la 17 décembre 2009. Dans le cadre de ce programme et en associant les différents partenaires, et en particulier la DDT et la DREAL, des priorités seront établies pour traiter la protection des zones de captage d'eau potable.

5.2.4. Déchets

Les aires de repos de l'autoroute Blanche sont équipées pour le tri des déchets.

Le tri, déjà effectif pour certains types de déchets provenant de l'entretien et de l'exploitation, va être développé notamment pour le papier et les cartons.

5.2.5. Paysage

Bénéficiant d'un environnement naturel particulièrement remarquable, la Société n'a pas de point noir paysager à traiter. En revanche, elle continuera :

- De faire appel à des architectes et architectes-paysagistes pour l'intégration des nouveaux équipements dans le milieu environnant et pour l'usager de l'autoroute ;
- De donner suite au travail réalisé avec l'École Nationale Supérieure du Paysage de Versailles en 2012 et 2013 sur l'intégration paysagère de l'autoroute actuelle dans son site ;
- De traiter les zones d'érosion des terres ;
- De renforcer l'identification des échangeurs par des aménagements paysagers ;
- D'améliorer les conditions d'accueil sur les aires où des plantations complémentaires sont prévues ;
- De privilégier la plantation d'espèces locales dans ses aménagements paysagers.

5.2.6. Faune et flore

La gestion différenciée des dépendances vertes sera poursuivie. L'entretien des dépendances vertes et des équipements de sécurité se fait en limitant l'usage des produits phytosanitaires. Dans le cadre du plan Ecophyto 2018, la Société s'est engagée à réduire de 50 % l'usage des produits phytosanitaires et réfléchit à la suppression complète de l'usage de ces produits. La société s'est par ailleurs engagée dans la lutte préventive et curative contre la prolifération de l'ambroisie et de la renouée du Japon.

Lors du renouvellement des clôtures, la Société veillera à favoriser le déplacement de la faune en direction des passages réservés à son attention. La société veillera, dans le cadre de l'entretien courant de ces ouvrages, au caractère attractif, pour la petite et/ou la grande faune, de

QR
SL C

l'aménagement des abords des passages à faune existants et des ouvrages hydrauliques pouvant servir de passage.

5.2.7. Air

Dans un souci de réduction des émissions de polluants et gaz à effet de serre, ATMB poursuivra ses actions favorisant la fluidité du trafic et la conduite apaisée. Elle relaiera notamment les campagnes de communication. Elle participe au dispositif d'alerte pollution interdépartemental en diffusant les messages d'alerte pollution de l'air sur ses PMV ou sur la radio autoroutière. L'information des clients via le Web-trafic, et les autres nouveaux modes de transmission, les aménagements de capacité de certaines sections, l'implantation de PMV en accès au réseau, le développement du covoiturage sont autant d'actions contribuant à la qualité de l'air et d'ores et déjà engagées par ATMB.

Par ailleurs, dans l'esprit du protocole de coopération signé en octobre 2002 par 3 ministères, l'ADEME et la fédération Atmo, ATMB adhère depuis plusieurs années à ATMO AURA et est représentée au sein du conseil d'administration de cette association. Elle finance spécifiquement une station de mesure de la pollution atmosphérique sur la RN 205 (CO et NOx).

ATMB poursuivra son engagement à participer à l'effort de réduction des polluants atmosphériques (-20 % d'ici 2020). La vallée de l'Arve, par sa topographie très particulière, connait des problèmes de qualité de l'air, en particulier concernant les particules fines et les oxydes d'azote. ATMB participe notamment, au sein du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de la Vallée de l'Arve, à la mesure de réduction des émissions des transports à travers la proposition d'alternatives à la mobilité individuelle. Ce plan s'est notamment traduit par la mise en œuvre depuis l'hiver 2012/2013 d'un abaissement à 110 km/h de la vitesse de la section de l'A40 incluse dans son périmètre d'application, et ce, du 1er novembre au 31 mars. En 2014, une nouvelle disposition est venue compléter l'arsenal des mesures destinées à préserver la qualité de l'air, le Préfet pouvant désormais interdire la circulation des poids lourds de classe EURO 3 sur la section de l'A40 concernée par l'application du PPA.

ATMB a été au-delà et a mis en œuvre, à compter du 1er juillet 2020, des mesures d'interdiction de circulation des poids lourds de classe EURO 4 au tunnel adoptées par la commission intergouvernementale du tunnel du Mont-Blanc du 21 novembre 2019.

Afin de repenser la manière de se déplacer dans la vallée, une des solutions envisagées est la mise en place de Plan de Déplacements des Entreprises (PDE) et de Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE). Il s'agit d'une démarche globale, volontaire et intégrée de gestion des déplacements liés à l'entreprise et visant la rationalisation des déplacements quotidiens et le développement de l'éco-mobilité. Le PPA la préconise pour les établissements comptant plus de 50 salariés et les zones d'activités de plus de 250 personnes ainsi que les administrations et établissements publics. ATMB contribue au financement de ce projet à hauteur de 30 k€, participe au pilotage de sa mise en œuvre et s'engagera dans ce type de démarche. ATMB s'associe aussi à une nouvelle démarche d'écomobilité dans la Vallée de l'Arve en liaison avec les acteurs socioéconomiques concernés.

5.2.8. Approche sociétale

Dans toutes ses démarches de développement de nouveaux services pour ses clients, la Société s'appuiera sur des enquêtes clientèles renforcées.

L'accueil des chauffeurs poids lourds sur les aires sera également adapté aux besoins spécifiques de cette clientèle, en partenariat avec les établissements pétroliers et de restauration.

ATMB s'efforcera de proposer à ses clients une information de qualité en amont et durant les périodes de travaux programmés.

Toutes les démarches engagées en matière de sécurité du personnel seront renforcées.

Les partenariats actuels avec les associations locales seront étendus à d'autres champs d'application en cohérence avec les engagements pour le développement durable, et selon d'autres modalités à définir.

92

La collaboration d'ATMB avec les établissements de formation et de recherche se poursuivra (contrats de professionnalisation, taxe d'apprentissage, accueil de stagiaires, supports d'études ou de recherches, intervention du personnel ATMB en tant que formateurs).

ATMB poursuivra et approfondira en outre sa politique de mécénat et sponsoring dans la même perspective d'une plus grande implication dans son territoire.

Ceci permet à la fois de faire connaître les activités diversifiées d'une société concessionnaire d'autoroutes ou de tunnels et de renforcer l'ancrage territorial d'ATMB.

6. POLITIQUE SOCIALE

L'évolution technologique des modes de perception du péage et de surveillance va se poursuivre au cours de la période 2021-2025. Elle se traduira par une évolution sensible des qualifications et compétences nécessaires à l'exploitation du réseau et à la maintenance des outils de dernière technologie, et par une diminution des emplois à faible qualification, en particulier pour la perception du péage.

ATMB veillera à ce que les évolutions prévues s'effectuent dans de bonnes conditions pour l'ensemble des salariés et que les opportunités d'extension des missions de la société puissent être saisies pour favoriser la mobilité, le développement personnel et l'épanouissement des salariés.

6.1. Effectif, emploi, compétence

Les effectifs d'ATMB sur la période du contrat d'entreprise évolueront en fonction du niveau des services offerts à la clientèle, de l'évolution du trafic, de l'évolution des technologies, de la diversification des activités et de la nécessité d'atteindre une productivité optimale. ATMB s'engage à ne pas procéder à des licenciements au motif de l'automatisation des gares de péage. Les évolutions technologiques relatives à la perception du péage nécessitent de porter une attention particulière à la gestion prévisionnelle des emplois, afin d'anticiper les actions à mettre en œuvre, notamment en terme de formation.

En parallèle, sera menée une réflexion sur l'évolution des compétences dans les emplois de la maintenance et de l'informatique, avec mise en place d'un accompagnement spécifique, le cas échéant. De plus, ATMB contribuera à l'effort national de soutien de l'emploi, de lutte contre l'exclusion et d'insertion professionnelle des jeunes en ayant recours notamment aux contrats d'apprentissage et de professionnalisation.

Par ailleurs, dans le cadre d'une réflexion collective, un accord de branche a précisé les priorités en termes de diversité. Après une démarche de sensibilisation réussie sur la reconnaissance du handicap dans l'entreprise, le taux de travailleurs reconnus handicapés a atteint 6%. Cette logique de travail a permis de réduire l'inaptitude au travail, voire d'éviter une désocialisation par perte d'emploi.

Cette démarche sera poursuivie pour inciter les salariés déjà reconnus à demander le maintien de cette reconnaissance et à se faire connaitre auprès des futurs salariés comme une entreprise responsable et soucieuse de diversité.

Concernant l'égalité professionnelle, en partenariat avec la commission égalité professionnelle du comité d'entreprise, une analyse annuelle est réalisée en vue de prendre des mesures de correction à situation égale. Au cours du dernier contrat, un accord d'entreprise a été signé, permettant l'accompagnement des femmes de retour de congé maternité ou parental. En parallèle ATMB a adhéré à une crèche inter-entreprises pour faciliter un mode de garde proche du domicile et du travail. Cette politique d'égalité sera confirmée au cours des prochaines années.

Enfin, il faut noter qu'une convention entre l'Etat et ATMB définit les conditions d'intégration des agents de l'Etat (DIR-CE) qui ont décidé de poursuivre leur activité à ATMB, par suite de l'intégration de la RN 205 au domaine concédé à ATMB. Un bilan annuel est fourni au concédant par ATMB.

6.2. Sécurité au travail

Lors du précédent contrat, ATMB a réalisé une démarche de sensibilisation auprès de son personnel sur la sécurité au travail, tenant compte des risques d'accidents dans ce type d'activités. Par une communication régulière et adaptée, chaque échelon de l'entreprise reste mobilisé sur les risques professionnels, en particulier au vu de l'exploitation du réseau et du péage. En sus de la formation à chaque prise de fonction, les managers seront régulièrement accompagnés par la réalisation d'actions collectives menées en collaboration avec le CHSCT, pour rappeler les risques encourus et étudier les dispositifs d'amélioration.

QR

ATMB participera aux travaux et campagnes de l'ASFA. La société continuera de développer des outils de sensibilisation (affichage sur les sites de travail, diffusion de guides, rubrique sécurité des personnels sur son site Intranet, etc..). Lors des entretiens annuels d'évaluation des personnels un point spécifique sera consacré à la sécurité. L'analyse des informations ainsi recueillies donnera lieu à des actions adaptées.

La société effectuera des études prospectives afin d'identifier de nouveaux risques liés notamment à l'utilisation de nouvelles technologies.

6.3. Dialogue social

La mise en place de la base de données économiques et sociales consécutive à la loi et aux objectifs de transformation du dialogue social sera la base des évolutions du dialogue social lors de la période 2021-2025. La stratégie de l'entreprise et les évolutions en termes d'effectifs et de compétences seront présentées et discutées au sein des instances représentatives concernées.

En parallèle, tous les accompagnements en termes d'évolution d'organisation du travail, de conditions de travail feront l'objet de concertation, voire d'accords d'entreprise. L'entreprise s'appuiera sur sa longue tradition de dialogue social constructif, qui a déjà permis des évolutions sensibles sur les modes de perception ou d'organisation de la surveillance et de la sécurité du réseau concédé.

7. Politique tarifaire

7.1. Solde du contrat d'entreprise 2010-2014

Le solde net des opérations du contrat d'entreprise 2010-2014, fixé à 0,724 M€ HT valeur décembre 2018 (annexe 0), n'a pas été intégré dans l'équilibre de la concession à l'occasion du présent contrat d'entreprise.

Il sera affecté, le cas échéant, à un investissement d'urgence compensable.

7.2. Évolution globale des tarifs pour les classes 1 à 5

Conformément à l'article 25 du cahier des charges, annexé à la convention de concession autoroutière, l'évolution globale des tarifs de péage sur l'autoroute est appliquée, selon les modalités suivantes, au 1er février de chaque année, en fonction de l'évolution de l'indice i des prix à la consommation du mois d'octobre précédent.

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

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

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

7.3. Revalorisation des coefficients interclasse

Pour la période 2021-2025, les coefficients interclasses sont au maximum égaux à :

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

7.4. Tarifs des nouveaux échangeurs

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

7.5. Dossier d'augmentation tarifaire

Au moins 40 jours avant la date l'intervention de la hausse tarifaire, la société concessionnaire adressera, en version papier et informatique, aux ministres chargés de la voirie nationale et de l'économie, sa proposition de hausse tarifaire comprenant, pour chaque classe de véhicules :

- La grille des distances tarifaires ;
- Les tarifs (HT et TTC) en vigueur sur l'autoroute, étant précisé que les tarifs HT ne font l'objet d'aucun arrondi ;

ar

- La grille des tarifs théoriques de l'année n-1 et la grille des tarifs théoriques qui résultent de l'application de la loi tarifaire (cf. article 25 du cahier des charges) ;
- Sa proposition de nouveaux tarifs (HT et TTC) sur l'autoroute, étant précisé que les tarifs HT ne font l'objet d'aucun arrondi ;
- Le tarif kilométrique moyen de l'autoroute et le coefficient interclasse résultant des tarifs en vigueur et de sa proposition de hausse tarifaire.

Les distances tarifaires et les tarifs en vigueur au 1er février 2020 sur l'autoroute sont annexés au présent contrat. La société concessionnaire est tenue de rendre publics les niveaux de hausse tarifaire au moins dix jours francs avant leur date d'entrée en vigueur.

7.6. Modulations

ATMB participera, avec l'ensemble des concessionnaires, aux travaux sur le thème des modulations visant à réguler le trafic autoroutier afin de dégager des propositions susceptibles d'être effectivement mises en place sur le réseau autoroutier concédé.

8. Suivi de l'exécution du contrat

Le cahier des charges annexé au contrat de concession détaille les éléments à fournir chaque année au concédant. La présente partie vise à apporter des précisions sur les éléments attendus à ce titre et à identifier certains documents complémentaires attendus par le concédant.

8.1. Rapport annuel d'exécution de la concession

Le rapport annuel d'exécution de la concession transmis chaque année, avant le 1er juillet, au titre de l'article 35.3 du cahier des charges, suit la trame de l'annexe 7.

Ce rapport comprend un compte de résultat, un bilan et un tableau de trésorerie dédiés à l'activité autoroutière.

Ce rapport présente également un bilan de l'avancement des opérations du présent contrat d'entreprise.

La société concessionnaire est notamment tenue de fournir au concédant la liste des mesures commerciales existantes ainsi que le nombre d'abonnés et réductions tarifaires afférentes.

8.2. Etude financière prévisionnelle de la concession

Les tableaux de simulation et le jeu d'hypothèses de l'étude financière prévisionnelle transmise chaque année, avant le 1er juillet, au titre de l'article 35.2 du cahier des charges, suivent la trame de l'annexe 8.

8.3. Compte-rendu mensuel d'exploitation

Conformément à l'article 20 du cahier des charges annexées au contrat de concession, la société établit et diffuse, sous une forme adaptée dans son contenu, un compte-rendu mensuel d'exploitation retraçant les faits marquants du mois et indiquant les principaux chiffres de trafic et de recette. Un compte rendu récapitulatif annuel est prévu, conformément à la circulaire du 2 mars 1981.

8.4. Suivi de la qualité du service rendu aux usagers

ATMB a mis en œuvre un système de suivi de la qualité du service rendu aux usagers-clients et procède à une enquête qualité (enquête type IDDEM) sur l'ensemble de son réseau qui lui permet d'évaluer la qualité de l'exploitation et d'adapter les moyens qui y sont consacrés. Les résultats de cette enquête sont transmis annuellement à la direction des infrastructures de transport, conformément à l'article 19 du cahier des charges d'ATMB.

Les modalités de transmission de ces documents sont identiques à celles précisées à l'article 35.8 du cahier des charges de la concession ATMB.

PR SM

9. ANNEXES

Annexe 00 : Solde net des opérations du contrat d'entreprise 2010-2014

Annexe 01 : Liste des opérations

Annexe 02 : Fiches opérations

Annexe 03 : Liste des instructions applicables

Annexe 04 : Liste des indicateurs de performance

Annexe 05 : Fiches indicateurs de performance

Annexe 06 : liste des indicateurs statistiques

Annexe 07 : Trame du compte rendu annuel d'exécution

Annexe 08 : Trame de l'étude financière prévisionnelle

Annexe 09 : grille tarifaire et distances tarifaires applicables au 1er février 2020

Fait à Paris, en deux exemplaires originaux

Le

Pour l'État, La Directrice des infrastructures de transport	Le Directeur général de la société Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB)
Sandrine CHINZI	Philippe REDOULEZ