



CONTRAT DE PLAN

SAPN

Période 2017-2021

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 SAPN pour la période 2017-2021 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.

SOMMAIRE

<i>Préambule</i>	5
<i>I- INVESTISSEMENTS RELEVANT DU CONTRAT DE PLAN 2017-2021</i>	6
I-1 Préambule	6
I-2 Aménagement d'un nouveau diffuseur (fiche A01)	6
I-3 Aménagements environnementaux (fiches B01 à B03)	6
I-4 Suite réservée aux demandes d'aménagements non-inscrits dans le contrat de concession	8
I-5 Étude générale sur le système de péage d'A13	9
<i>II- CONSERVATION DU PATRIMOINE</i>	10
II-1 Consistance du patrimoine	10
II-2 Entretien du patrimoine	11
<i>III- SECURITE ET QUALITE DE SERVICE</i>	17
III-1 Sécurité	17
III-2 Services aux usagers	20
<i>IV-DEVELOPPEMENT DURABLE</i>	22
IV-1 Utilisation de matériaux recyclés dans le cadre des constructions nouvelles et des entretiens	22
IV-2 Sensibilisation du personnel aux enjeux du Développement Durable	22
IV-3 Politique d'achat responsable	22
IV-4 Valorisation du patrimoine culturel et historique	22
IV-5 Efficience énergétique	23
<i>V- INDICATEURS</i>	24
V-1 Définition et mesure des objectifs de performance	24
V-2 Pénalités associées aux objectifs de performance	24
V-3 Dispositions complémentaires	25
V-4 Indicateurs statistiques	26
<i>VI- POLITIQUE TARIFAIRE</i>	27
VI-1 Sectionnement du réseau	27
VI-2 Politique tarifaire sur le réseau interurbain SAPN	27
VI-3 Tarification de l'autoroute urbaine A14	30
VI-4 Information tarifaire	31

<i>VII- SUIVI DE L'EXECUTION DU CONTRAT</i>	32
VII-1 Suivi de l'exécution du contrat	32
VII-2 Étude financière prévisionnelle de la concession	32
VII-3 Compte-rendu annuel d'exécution du contrat	32
VII-4 Modalités de transmission des rapports	32
<i>VIII- ANNEXES</i>	33
<i>IX- ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DU PRESENT CONTRAT</i>	34

Préambule

Le 28 juillet 2016, à l'occasion du lancement des travaux d'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A9 entre le Boulou et la frontière espagnole, le Président de la République a fait part de son souhait de voir mettre en œuvre un nouveau plan d'investissement autoroutier (PIA), avec une traduction concrète dans les premiers mois de l'année 2017.

L'État et la société SAPN se sont ainsi réunis à plusieurs reprises à partir du mois de septembre 2016 afin d'identifier les opérations à intégrer à ce nouveau plan d'investissement autoroutier. Les opérations retenues dans le plan d'investissement autoroutier visent :

- d'une part, à améliorer la desserte des territoires, principalement via la création d'un nouveau diffuseur autoroutier, qui fait l'objet d'un cofinancement des collectivités territoriales concernées;
- d'autre part, à réaliser des aménagements environnementaux non prévus au titre des engagements contractuels de la société concessionnaire et destinés en particulier, à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à lutter contre la pollution des eaux.

Le cadre contractuel relatif à ce plan d'investissement se compose :

- de l'avenant n°11 à la convention de concession SAPN et à son cahier des charges annexé qui prévoit en particulier, à l'article 25, les contreparties tarifaires correspondantes au PIA ;
- du présent contrat de plan 2017-2021 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 SAPN, notamment en matière de qualité de service et de suivi du patrimoine.

I- INVESTISSEMENTS RELEVANT DU CONTRAT DE PLAN 2017-2021

I-1 Preamble

Les opérations listées dans la présente partie font l'objet d'une compensation dans le cadre du contrat de plan entre l'Etat et la société SAPN pour la période 2017-2021, selon les modalités précisées en partie VI (politique tarifaire).

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 2. Les coûts de construction relatifs à ces opérations sont indiqués à l'annexe PIA 1 du cahier des charges de la concession.

Les instructions applicables à la réalisation de ces opérations sont précisées en annexe 3.

I-2 Aménagement d'un nouveau diffuseur (fiche A01)

SAPN réalise le diffuseur suivant, décrit dans la fiche opération figurant en annexe 2 :

- A13 : complément du diffuseur d'Heudebouville (fiche A01) ;

Cette opération fait l'objet d'un cofinancement d'une ou plusieurs collectivités territoriales.

La société concessionnaire fait ses meilleurs efforts pour conclure avec les collectivités ou tiers concernés une convention de financement venant préciser les modalités de versement des participations financières dont le montant est indiqué à l'annexe PIA 1 du cahier des charges de la concession.

Chacune des parties s'engage à informer l'autre dans les meilleurs délais des risques d'abandon d'une opération cofinancée dans le cadre du présent contrat de plan (notamment intention d'une ou plusieurs collectivités territoriales de ne pas apporter sa part du financement d'une opération).

I-3 Aménagements environnementaux (fiches B01 à B02)

Programme de réalisation de parkings de covoiturage (provision) (fiche B01)

Afin de favoriser les démarches locales de covoiturage, des parkings de covoiturage sont réalisés sur l'ensemble du réseau de la société SAPN, dans la limite d'une provision fixée à 2,4 M€ HT valeur 2016. Le nombre minimal de places attendu est de 300 places.

Chaque opération de création de parkings de covoiturage menée dans le cadre du présent programme fait obligatoirement l'objet d'un partenariat avec la ou les collectivités territoriales concernées. Les financements apportés par ces collectivités ne peuvent être inférieurs à 30 % du montant total de l'opération, excepté lorsque les parkings sont réalisés en dehors du domaine public autoroutier concédé (DPAC) au bénéfice des usagers de l'autoroute. Le foncier est alors mis à disposition par les collectivités qui prennent en charge ensuite l'exploitation et l'entretien du site. Les parkings de covoiturage doivent être implantés à l'intérieur ou à proximité immédiate du domaine public

autoroutier. Leur emplacement et la signalisation indiquant cet emplacement doivent viser à ce que leur fréquentation soit prioritairement composée des usagers de l'autoroute.

Les parkings de covoiturage réalisés doivent comprendre :

- une plate-forme et les chaussées (parking proprement dit et voiries d'accès dédiées et sans fonctionnalités supplémentaires), dimensionnées pour un trafic de type véhicule léger ;
- l'assainissement de la plate-forme et des voiries ;
- un système d'éclairage public, sauf avis contraire des collectivités territoriales concernées ;
- un ou plusieurs abris d'attente (protection vis à vis des intempéries), sauf avis contraire des collectivités territoriales concernées ;
- la signalisation horizontale et verticale (y compris rabattement) ;
- un cheminement matérialisé pour les piétons ;
- un portique adapté au gabarit des véhicules légers en entrée et sortie de site;
- une ou plusieurs poubelles ;
- une clôture, sauf avis contraire des collectivités territoriales concernées.

Compte tenu des fonctionnalités ainsi attendues, le coût maximal de chaque projet de parking ramené au prix d'une place de parking ne peut excéder 8 000€ HT valeur 2016 (financement des collectivités territoriales inclus).

Afin de maximiser l'offre nouvelle dans le cadre du présent programme tout en cherchant une réponse la plus adaptée aux attentes locales, les aménagements complémentaires éventuellement demandés par les collectivités territoriales sur chaque site (sanitaires, dépose minute, arrêts de lignes de transports collectifs, bornes de recharge électrique, stationnement vélo, information multimodale, etc.) sont à leur charge intégrale et ne sont pas comptabilisés dans le montant de l'opération mentionné à l'alinéa précédent. Le concessionnaire règle dans ce cas les modalités de prise en charge par les collectivités territoriales des travaux correspondants dans une convention de partenariat avec ces dernières.

L'accès aux parkings de covoiturage doit être gratuit.

Dans un délai maximum d'un an suivant la publication du 11ème avenant à la convention de concession SAPN, SAPN fournit un dossier d'orientations stratégiques portant sur l'ensemble du programme présentant de manière générale les scénarios d'implantation des sites avec la justification du besoin ainsi que les dimensionnements, niveaux de service et partenariats envisagés.

Le dossier ainsi transmis fait l'objet d'une validation formelle par le concédant

Il appartient à la société concessionnaire de faire ensuite diligence pour déposer auprès des autorités compétentes des dossiers conformes aux exigences réglementaires qui s'imposent aux opérations réalisées dans ce cadre.

Ces dernières font notamment l'objet de dossiers de demande de principe ou d'information conformément à la circulaire no 2002-63 du 22 octobre 2002 relative aux modalités d'élaboration et d'approbation des dossiers concernant les opérations d'aménagement sur les autoroutes en service, venue modifier la circulaire no 87-88 du 27 octobre 1987 relative à la construction et à l'aménagement des autoroutes en service.

Les dossiers ainsi transmis font l'objet d'une validation par le concédant.

L'ensemble des conventions signées avec les collectivités est transmis au concédant. Le contenu de ces conventions permet d'arrêter les montants à imputer sur la provision prévue au titre du présent programme : pour chaque opération, le montant financé par la provision inscrite au présent contrat est égal à la part financée par SAPN du montant de l'opération prévue dans la convention (hors aménagements complémentaires éventuellement demandés par les collectivités territoriales), dans la limite du coût maximum précité de 8 000€ HT valeur 2016 par place incluant la part de cofinancement des collectivités (hors aménagements complémentaires éventuellement demandés par les collectivités territoriales sur chaque site).

A la fin du contrat de plan, la société concessionnaire remet au concédant, dans le cadre du rapport de bilan complet de la mise en œuvre du contrat de plan prévu à l'article 35.7 du contrat de concession, un bilan de l'emploi de la provision prévu au titre de ce programme.

Autres aménagements environnementaux (fiche B02)

SAPN réalise dans les conditions fixées aux fiches opérations figurant en annexe 2, le programme suivant :

- Programme d'amélioration de la protection de la ressource en eau sur les autoroutes A13, A131 et A132 (fiche B03) ;

I-4 Suite réservée aux demandes d'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 et les perspectives de création d'emplois et de développement local fournis par les collectivités, 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 SAPN de réaliser le nouvel aménagement, sous réserve que soit assuré l'équilibre financier de l'opération sur la durée de la concession.

Ces nouveaux aménagements seront inscrits au contrat de concession de la société.

I-5 Étude générale sur le système de péage d'A13

La société SAPN réalise à ses frais dans un délai de trois ans à compter de la signature du présent contrat de plan une étude, de type dossier synoptique, sur le système de péage de l'autoroute A13.

Dans un délai de six mois après la signature du contrat de plan, la société soumet à l'Etat les objectifs de l'étude dont le coût ne dépassera pas 1 M€.

Cette étude analyse les distorsions du système actuel, évalue les possibilités d'évolution (technique, juridique et financière) du système de péage vers un système de péage fermé en « freeflow » en poursuivant un objectif de réduction des distorsions des situations constatées tout en maintenant les recettes existantes.

Un point d'avancement de l'étude est fait lors des réunions semestrielles d'exploitation.

II- CONSERVATION DU PATRIMOINE

II-1 Consistance du patrimoine

II-1.1 Annexes techniques au contrat de concession

SAPN met à jour et complète l'ensemble des annexes techniques prévues à l'article 47 du cahier des charges d'ici la fin du contrat de plan 2017-2021.

II-1.2 Délimitation du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC)

L'article 10 du cahier des charges de la concession prévoit : « Dans les deux ans qui suivent la mise en service des divers ouvrages de la concession, il est procédé, aux frais de la société concessionnaire [...], à la délimitation des terrains faisant partie des dépendances immobilières de la concession ». Sans préjudice des dispositions du contrat de concession, 80 % des plans du DPAC du réseau SAPN sont soumis à l'approbation de l'État 1 mois après la signature du présent contrat de plan et le reste d'ici la fin du présent contrat de plan.

SAPN rend compte annuellement au concédant de l'état d'avancement de ces travaux, sous forme d'un document annexé au compte-rendu annuel et comprenant les informations suivantes :

- la liste complète de l'ensemble des communes situées dans sa concession (par autoroute),
- la liste des communes ayant fait l'objet d'une décision ministérielle d'approbation et celles en attente,
- le planning prévisionnel de remise des dossiers de délimitation à effectuer (par commune),
- l'état d'avancement de la remise effective des rétablissements de communication au domaine des collectivités publiques, conformément à la directive du 2 mai 1974.

A la fin de ce processus, SAPN remet au concédant sous format électronique les décisions ministérielles de délimitation de l'ensemble du DPAC, avec les dossiers correspondants.

II-1.3 Nomenclature des biens

Le cahier des charges de la concession prévoit depuis 2004 qu'une nomenclature et un inventaire des biens de la concession soient établis contradictoirement entre la société concessionnaire et l'autorité concédante.

Dans ce cadre, la société SAPN propose 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 « biens propres », dans les 12 mois suivant la signature du présent contrat de plan.

Une fois cette proposition acceptée par le concédant, SAPN procède à la constitution de cet inventaire, qu'il présente au concédant dans un délai de quatre ans.

La société fait un retour de l'avancée de ces travaux lors des réunions semestrielles.

II-2 Entretien du patrimoine

Les principaux domaines de l'entretien du patrimoine font l'objet de politiques élaborées par le concessionnaire, sous sa responsabilité, en tenant compte des obligations contractuelles ou réglementaires, de la nécessaire 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 ont pour but, d'une part, d'offrir aux usagers du réseau autoroutier concédé un niveau satisfaisant de confort et de sécurité, y compris grâce à un entretien satisfaisant des dépendances et des équipements de signalisation et de sécurité et, d'autre part, d'assurer la préservation du patrimoine routier de l'État.

Ces politiques contiennent les principes d'organisation de la société dans différents domaines. Ces principes couvrent les chaussées, les ouvrages d'art, les ouvrages environnementaux (assainissement et ouvrages hydrauliques, clôtures et murs anti bruits), les tunnels et autres ouvrages (les portiques, potences et hauts mâts -PPHM-, les candélabres, panneaux à messages variables, les dispositifs de retenue, la signalisation verticale et horizontale, les auvents et les pylônes).

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

SAPN fournit à l'État ces principes d'organisation à sa demande, celui-ci s'engageant à garder ces documents confidentiels et à ne pas les rendre publics.

II-2.1 Modalités de rendu compte annuel

En vue du contrôle de la bonne gestion par SAPN des ouvrages de son réseau, la société transmet annuellement au concédant, à l'occasion du compte-rendu d'exécution annuel et en cohérence avec les données financières transmises au titre de l'article 35.3 au cahier des charges, un document relatif à son programme d'action en matière de chaussées, ouvrages d'art, environnement et tunnel incluant notamment les informations suivantes :

- le programme de travaux exécuté les trois années précédentes ;
- la programmation de travaux de l'année en cours ;
- la programmation prévisionnelle sur les cinq années suivantes ;
- les dépenses exécutées ou planifiées sur les mêmes périodes.

Ces dépenses sont agrégées par domaine selon les catégories comptables suivantes :

- Montant d'entretien courant ;
- Montant d'entretien immobilisé.

Les montants des dépenses d'entretien et de maintenance ne pouvant être répertoriés dans les domaines précités sont également transmis sous la catégorie « autres dépenses » en distinguant les montants d'entretien courant et les montants d'entretien immobilisé.

La société informera le concédant de toute évolution de ses règles comptables affectant les modalités de comptabilisation de ces dépenses d'entretien et de maintenance.

II-2.2 Domaine Chaussées

Dans le cas des chaussées, le suivi des ouvrages est organisé autour des auscultations programmées 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 de l'ensemble des chaussées du réseau.

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.

❖ **Suivi des chaussées**

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

SAPN poursuit sa démarche de réduction de la gêne aux usagers lors de travaux, en optimisant la programmation de ceux-ci dans les périodes de faible trafic, et en visant à limiter les basculements ou chantiers perturbants simultanés (hors ceux liés à des événements imprévisibles).

❖ **État structurel des chaussées**

Au cours du présent contrat de plan, SAPN contribue à la mise au point d'un indicateur de structure des chaussées dans le cadre de réunions concédant- CEREMA – IFSTTAR – SAPN. Cet indicateur sera testé en section courante selon des modalités arrêtées d'un commun accord entre le concédant et SAPN et les résultats des tests transmis annuellement.

SAPN et le concédant poursuivent l'objectif commun de définir ce nouvel indicateur avant la fin du présent contrat de plan (description, modalités de mesure et de calcul, pénalités applicables), dans le but d'une mise en application à l'issue du présent contrat de plan.

II-2.3 Domaine Ouvrages d'art

❖ **Convention de répartition de gestion des voies rétablies**

Cas des ouvrages d'art de rétablissement des voies

La loi n° 2014-774 du 7 juillet 2014 visant à répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies impose de procéder avant le 1^{er} juin 2018 à un recensement des ouvrages d'art pour lesquels il n'existe pas de convention de gestion. De plus, cette loi prévoit pour ces ouvrages l'établissement d'une convention nouvelle.

Dans ce cadre, la société procède à ce recensement et à l'établissement des projets de conventions manquantes avant le 1^{er} juin 2018.

Pour le suivi de ce processus, la société SAPN rend compte semestriellement au concédant de l'état d'avancement de ces travaux par la transmission d'un document comprenant les informations suivantes :

- liste par autoroute des ouvrages concernés par les dispositions de la loi n° 2014-774 du 7 juillet 2014 ;
- planning prévisionnel d'envoi des conventions aux gestionnaires concernés ;
- point d'avancement sur les signatures des conventions.

La société présente un état des conventions avec SNCF Réseau dans les 6 mois qui suivent la signature du contrat de plan.

Les éventuels litiges font l'objet d'un règlement amiable sous l'égide de l'État afin de signer les conventions avant la fin du présent contrat de plan.

Cas des réseaux dans les ouvrages

Sur la durée du contrat de plan et pour 33 % de l'ensemble des ouvrages d'art (PS et PI) du réseau SAPN, la société engage le recensement des réseaux situés dans les parties d'ouvrages d'art dont elle assure la gestion et qui ne font pas l'objet d'une remise au titre du paragraphe précédent. Elle établit les conventions manquantes et les adresse pour signature aux gestionnaires des réseaux concernés d'ici la fin du contrat de plan.

Le recensement sera poursuivi au-delà de la période 2017-2021 dans l'objectif d'être achevé le 31 décembre 2026.

SAPN rend compte annuellement au concédant de l'état d'avancement dans le cadre du rapport annuel comprenant les informations suivantes :

- liste complète par autoroute des ouvrages concernés par des traversées de réseaux ;
- point d'avancement des signatures des conventions.

❖ Surveillance et maintenance des ouvrages d'art et des éco-ponts pour la grande faune

Généralités

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

La société transmettra au concédant avant la fin du présent contrat une synthèse portant sur :

- les risques d'affouillement des ouvrages du réseau (Seine-et-Eure) en comparant les affouillements possibles en crue (généraux, locaux) avec ceux pouvant être admis par les fondations de l'ouvrage ;
- la durée de vie résiduelle des murs en Terre Armée de son réseau.

Traitement des écarts :

Concernant les ouvrages d'art, SAPN traitera, avant la fin du contrat de plan, les écarts constatés lors des visites d'inspections quinquennales antérieures au présent contrat de plan et ayant conduit au classement IQOA3.

La société fournit annuellement, dans le cadre de son rapport annuel, la liste des écarts constatés et indique le programme prévisionnel de leur traitement, qui pourra se poursuivre au-delà de la période 2017-2021.

❖ **Fonctionnalité des ouvrages**

Dans le cadre du présent contrat de plan, un état des lieux et une vérification structurelle aux charges selon la réglementation technique applicable pour les ouvrages d'art courants présentant des surcharges (poids au m² du complexe étanchéité-chaussée supérieur à 470 kg/m² – valeur usuellement retenue dans les dimensionnements – ce qui correspond à une épaisseur de complexe de 20 cm) doivent être réalisés.

SAPN s'engage à ne plus recharger les ouvrages présentant des surépaisseurs d'enrobés.

À la suite du bilan, SAPN proposera un plan d'action concernant les ouvrages présentant une surépaisseur d'enrobés.

❖ **Documentation**

SAPN fournit sur demande la liste des ouvrages (ponts, murs, tubes et buses >2m) précisant leur positionnement sur autoroute et leurs caractéristiques techniques.

SAPN vérifie le contenu des dossiers d'ouvrages des auvents de gare, PPHM, des viaducs, PS, PI, murs, tubes et buses >2m en regard des prescriptions de la circulaire n° 87-88. Un recensement documentaire sera produit pour le 1^{er} juin 2018.

Sur la base de ce recensement, SAPN propose un plan d'action pour établir la complétude des dossiers d'ouvrages incomplets ou manquants. SAPN établit un récolement pour 50 % des ouvrages d'ici le 1^{er} juillet 2021 et le solde pour le 1^{er} juillet 2026. SAPN en rend compte annuellement.

Cas particulier du pont mobile et des viaducs de Rogerville

SAPN réalise, avant la fin du présent contrat de plan, des notices de maintenance du pont levant et des brochures des viaducs de Rogerville.

❖ **Tunnels**

La société communique les dossiers de sécurité mis à jour après chaque renouvellement d'autorisation d'exploiter.

II-2.4 Domaine ouvrages environnementaux

❖ **Assainissement et ouvrages hydrauliques**

La société s'assure du bon fonctionnement du réseau d'assainissement de la plate-forme et des bassins de traitement en conformité avec les prescriptions des arrêtés "loi sur l'eau" applicables.

Dans cette perspective, les ouvrages d'assainissement, de recueil et de traitement des eaux de plateforme sont visités régulièrement et curés si nécessaires, et les dispositifs de fermeture des bassins sont testés annuellement. Le suivi de ces ouvrages est réalisé et consigné conformément aux arrêtés « Loi sur l'eau » applicables.

La société rend compte au concédant, dans le cadre du compte-rendu annuel d'exécution, de sa politique en matière d'assainissement et d'ouvrages hydrauliques.

Dans le cadre du compte-rendu annuel d'exécution, la société fournit par ailleurs au concédant une liste des travaux exécutés sur son réseau d'assainissement (réfection de bassins, d'ouvrages de traversée hydrauliques par exemple).

❖ Clôtures

La société s'assure du bon état des clôtures. Elles sont régulièrement entretenues afin d'y limiter la prolifération de la végétation.

Les dommages sont traités rapidement et font l'objet d'un suivi (cf. ci-dessous). En cas de collision avec des animaux, un examen des clôtures situées de part et d'autre de l'événement vient compléter l'entretien régulier. Les réparations et renforcements éventuellement nécessaires seront réalisés dans les plus brefs délais.

Dans le cadre du compte-rendu annuel d'exécution, la société transmet au concédant un tableau des actions prises suite à des collisions ou des dommages.

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

❖ Autres ouvrages de protection de l'environnement (dont les murs anti-bruits)

Dans le cadre de sa politique de gestion, la société assure 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,...).

II-2.5 Autres ouvrages

❖ Signalisation des barrières de péage

La signalisation des gares de péage (notamment sur auvent) sera mise en conformité avec l'instruction du 6 mars 2013 dans les délais impartis. Un planning prévisionnel de déploiement, ainsi que les modalités techniques d'application, seront présentés par SAPN au concédant 1 mois après la signature du présent contrat de plan. .

SAPN et le concédant examinent, au cas par cas, les sites où le dimensionnement initial de l'ouvrage ne permettrait pas l'accueil de cette signalisation, sur la base des justifications techniques fournies par le concessionnaire, et conviennent si besoin des modalités de financement et de réalisation.

❖ **Pylônes de radiocommunications et auvents :**

Sur la base d'audits réalisés sur les auvents de gare de péage et pylônes de radio communications, SAPN fournit, dans le cadre de son rapport annuel, un bilan de l'état des pylônes et auvents ainsi qu'un programme prévisionnel d'intervention, qui pourra se poursuivre au-delà de la période 2017-2021, recalé annuellement.

Les interventions nécessaires sur auvents seront prises en compte dans le plan d'actions proposé pour la mise en conformité de la signalisation des barrières de péage.

III- SECURITE ET QUALITE DE SERVICE

III-1 Sécurité

III-1.1 Accidentologie

La société SAPN transmet annuellement au concédant un bilan en matière d'accidentologie ainsi que de ses actions en matière de lutte contre l'insécurité. Ce document présentera :

- la connaissance de l'accidentalité du réseau concédé ;
- les inspections de sécurité routière d'itinéraires ;
- la mise en œuvre de la démarche SURE.

❖ **Connaissance de l'accidentalité**

SAPN poursuit les études permettant d'améliorer la connaissance de l'accidentalité de son réseau et de mettre en place les mesures correctrices adaptées sur la base du recensement systématique de tous les accidents dont elle a connaissance.

Les accidents mortels font l'objet d'une analyse approfondie. Pour ce faire, l'État favorise l'accès de SAPN aux informations utiles à ces analyses. SAPN participe activement aux enquêtes ECPA diligentées par les préfets suite à ces accidents.

Pour les accidents non mortels avec blessés graves, SAPN procède chaque année à des analyses sur un échantillon d'accidents composé :

- d'accidents corporels impliquant des transports de matières dangereuses, des autocars ou des motos ;
- d'accidents par circulation à contre-sens ;
- de sur-accidents ;
- d'accidents comportant l'hypovigilance dans ses facteurs causaux.

SAPN identifie et analyse les sections ou points singuliers éventuels manifestant une concentration élevée d'évènements (ZAAC), et étudie des actions d'amélioration susceptibles d'être mises en œuvre.

Les actions correctrices menées font l'objet d'un compte rendu annuel au concédant.

❖ **Inspections de sécurité routière d'itinéraire**

Les inspections de sécurité routière d'itinéraires (ISRI) sont réalisées conformément aux règlements en vigueur, et un suivi des actions programmées suite aux inspections est mis en place et fait l'objet d'un compte rendu annuel au concédant.

❖ **Mise en œuvre de la démarche SURE**

Conformément à l'arrêté du 15 décembre 2011, SAPN poursuit la mise en œuvre de la démarche SURE en concertation avec le concédant afin d'en tirer le meilleur parti possible.

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.

La démarche SURE n'est pas exclusive du suivi et du traitement des zones d'accumulation d'accidents corporels (ZAAC), qui fait l'objet de sa propre démarche et de ses propres actions correctives.

III-1.2 Dispositifs de retenue

SAPN mène des actions de contrôle des dispositifs de retenue par des visites systématiques du réseau de manière à identifier les points à améliorer tenant compte des analyses accidentologiques.

Chaque année, les accidents de moto intervenus dans les bretelles font l'objet d'un suivi annuel. Après étude de ce suivi et le cas échéant, SAPN équipe les glissières de la bretelle concernée d'un dispositif adéquat.

Dans le cadre du compte-rendu annuel d'exécution, la société SAPN transmet un bilan de l'entretien réalisé dans l'année.

SAPN réalise un diagnostic de l'ensemble des dispositifs de retenue. Elle transmet au concédant ce diagnostic accompagné du plan d'action correspondant.

Elle rend compte annuellement au concédant de l'avancée du diagnostic et de l'élaboration du plan d'action puis de la réalisation de ce dernier.

III-1.3 Viabilité hivernale

La viabilité hivernale fait l'objet d'un indicateur de performance inscrit au contrat évalué annuellement.

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

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

III-1.4 Campagnes de sensibilisation et d'information

La société SAPN transmet annuellement un document relatif aux campagnes de sensibilisation et d'information. Ce document présente :

- les relais des campagnes nationales ;
- les dispositions particulières pour renforcer la sécurité routière et encourager la conduite apaisée ;

- l'observatoire des Comportements sur Autoroute ;
- la coopération avec les forces de l'ordre.

❖ **Relais des campagnes nationales**

SAPN est un relais des campagnes de sensibilisation nationales portant notamment sur la somnolence, la lutte contre l'alcool au volant ou la vitesse excessive.

❖ **Dispositions particulières pour renforcer la sécurité routière et encourager la conduite apaisée**

SAPN continue la mise en œuvre de barrettes sonores visant à limiter le déport vers la BAU des véhicules circulant sur la voie de droite, et veille à leur bon état de fonctionnement.

SAPN poursuit ses actions en faveur de la conduite apaisée à travers l'information des usagers sur les temps de parcours et la pérennisation du système de régulation de vitesse sur l'A13 entre Mantes et Orgeval dans le sens « Province – Paris ».

Des animations sur les aires sont organisées occasionnellement pour sensibiliser les usagers à la conduite apaisée et pour les inciter à effectuer des pauses durant les longs trajets.

❖ **Observatoire des Comportements sur Autoroute**

En 2012, SAPN créait l'Observatoire SAPN des Comportements sur Autoroute (avec le concours du CETE Normandie Centre).

Les études réalisées dans le cadre de cet observatoire permettent d'identifier et de mesurer les principaux comportements à risques sur autoroute. L'observatoire évalue également l'évolution de ces comportements d'une année sur l'autre.

L'Observatoire participe également à des campagnes de sensibilisation sur les principaux comportements à risques sur autoroute. (Non-respect des distances de sécurité, non-utilisation du clignotant, occupation de la voie du milieu, dépassements par la droite, etc.)

Les études réalisées sur le réseau SAPN sont poursuivies pour la période du présent Contrat de Plan.

❖ **Coopération avec les forces de l'ordre**

SAPN poursuit l'accueil sur son réseau des dispositifs du contrôle-sanction automatisé qui seront décidés et installés par l'État. En particulier, l'État ou son représentant sollicite SAPN pour identifier les sites où le potentiel d'amélioration de la sécurité est le plus élevé.

SAPN s'attache à mettre au point des conventions pour faciliter les interventions sur le réseau concédé avec les services de l'ordre, des douanes et de la DREAL.

III-1.5 Amélioration de la sécurité du personnel

SAPN participe à des actions de recherche, de développement ou d'innovation dans le domaine de la sécurité routière orientées vers la diminution de l'exposition aux risques ou la réduction des risques du personnel.

❖ **Management de la sécurité**

SAPN poursuit sa politique en faveur de la diminution des risques de son personnel en concertation avec les CHSCT.

Les agents bénéficient de formations régulières à l'utilisation des engins, aux « gestes et postures » et à la sécurité routière. Le travail sur les comportements et la perception du risque et de la sécurité sera poursuivi.

❖ **Sensibilisation des usagers à la présence de personnel sur autoroute**

SAPN poursuit les campagnes de sensibilisation à la présence de personnel sur les voies à travers des campagnes PMV et des informations sur 107.7 FM.

III-1.6 Reporting de la politique de sécurité

Le document transmis annuellement à l'autorité concédante fournit une présentation d'ensemble des actions menées quant à l'amélioration de la sécurité des usagers (objectifs poursuivis, moyens et organisation mis en place) et présente les résultats obtenus.

III-2 Services aux usagers

III-2.1 Services sur les aires

SAPN poursuit la rénovation des aires de service. Les travaux sont coordonnés avec les renouvellements des prestataires sur les aires de service de manière à minimiser la gêne à l'utilisateur.

Par ailleurs, l'organisation mise en place par SAPN est compatible avec l'atteinte des objectifs de performances définies par les indicateurs, notamment grâce à son outil Satisf'aire.

III-2.2 Information des usagers et aide au voyage

Les moyens traditionnels de communication utilisés sur les réseaux permettent d'informer les usagers sur le tracé (PMV, 107.7 (hors A29), etc.).

SAPN initie par ailleurs des campagnes de courrier électronique thématiques (travaux, sécurité, Liberté, etc.) dans la perspective de sensibiliser le plus grand nombre possible d'utilisateurs.

Sur la base des expérimentations et développements menés dans le groupe (communication via les sites internet du Groupe, diffusion via les bornes d'information dynamiques, alerte sms, fil twitter, appli sur smartphones, ...), SAPN poursuit ses efforts pour fournir les meilleures informations de circulation et sur les perturbations.

Le règlement d'exploitation est mis en ligne sur le site internet de SAPN.

❖ **Temps de parcours**

SAPN fournit actuellement des temps de parcours entre points géographiques de son réseau.

Dans le cadre de l'amélioration du service pour les usagers, SAPN fournit autant que possible le temps de parcours sur ses autoroutes jusqu'aux grandes agglomérations desservies, dès lors qu'un échange ou un recueil de données a pu être mis en place avec les gestionnaires des réseaux desservant ces agglomérations en extrémité du parcours autoroutier.

❖ **Gestion des réclamations**

SAPN dispose d'un système de Gestion de la Relation Client. Il permet de tracer l'ensemble des sollicitations clients, par motifs de contact et par canal de communication (site web, courrier, CPC ou téléphone).

Conformément à l'article 19 du contrat de concession, la société concessionnaire fournit annuellement un bilan des sollicitations, selon la nomenclature préconisée par le concédant.

❖ **Installations de recharge de véhicules électriques**

Dans le cadre du projet Corri-Door, sept aires de services ont été identifiées pour accueillir des bornes électriques. Les bornes sont mises en service pendant la durée du contrat de plan dans le cadre de l'accord signé par SAPN avec EDF et Sodetrel, représentants du projet Corri-Door.

IV-DEVELOPPEMENT DURABLE

La société SAPN transmet annuellement au concédant un document relatif à ses actions en matière de développement durable, tel que présenté ci-dessous.

IV-1 Utilisation de matériaux recyclés dans le cadre des constructions nouvelles et des entretiens

Dans le cadre des projets de construction de sections nouvelles, de nouveaux diffuseurs sur son réseau ou de l'entretien du réseau, SAPN étudie les solutions techniquement et financièrement acceptables permettant le réemploi des matériaux du site, afin de limiter ou supprimer les emprunts ou dépôts extérieurs. De même, SAPN étudie les solutions comprenant l'intégration de matériaux recyclés pour les apports et notamment par l'utilisation des fraisâts issus des travaux de chaussées.

IV-2 Sensibilisation du personnel aux enjeux du Développement Durable

SAPN valorise les bonnes pratiques en interne en encourageant les comportements éco-responsables (rationalisation des impressions, développement de la vidéoconférence, dématérialisation de documents, éclairage des bureaux,...).

SAPN a déjà formé une grande partie de ses salariés à l'éco-conduite et à la conduite rationnelle des PL, ou encore aux techniques d'entretien permettant un usage raisonné de l'eau et des produits nettoyants.

Des « sessions de rappel » sont périodiquement organisées.

Dans cet esprit, SAPN poursuit sa politique de sensibilisation de ses équipes aux enjeux du développement durable.

IV-3 Politique d'achat responsable

SAPN poursuit sa politique d'achat responsable, notamment dans la sélection de ses sous-traitants qui sont incités à avoir des comportements éco-responsables.

Sous réserve des contraintes spécifiques d'exploitation, le choix des véhicules de la société est réalisé en tenant compte des performances environnementales de ces derniers (émissions de CO₂, consommations...).

IV-4 Valorisation du patrimoine culturel et historique

SAPN continue ses actions de valorisation du patrimoine culturel et historique des régions.

SAPN diffuse des informations sur le patrimoine situé à proximité de son réseau, à travers les totems touristiques sur les aires ou d'une newsletter vers ses abonnés.

IV-5 Efficience énergétique

SAPN poursuit l'objectif de réduction énergétique dans le cadre des rénovations et du renouvellement des équipements de climatisation et à chaque restructuration de bâtiment.

Les programmes de rénovation et renouvellement d'éclairage intègrent également cet objectif.

V- INDICATEURS

V-1 Définition et mesure des objectifs de performance

L'article 13.3 du cahier des charges de la concession liste les domaines concernés par les indicateurs de performance et encadre leur mise en place, leur suivi et l'application des éventuelles pénalités y étant relatives.

Le même article indique que la définition exacte ainsi que les modalités de mesures et de calcul de chacun de ces indicateurs de performance sont déterminées d'un commun accord par le concédant et le concessionnaire.

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

La définition exacte ainsi que les modalités de calcul de chacun de ces indicateurs figurent en annexe 5 sous la forme de fiches. En cas d'ambiguïté sur la définition des indicateurs, les définitions indiquées dans les fiches de l'annexe 5 l'emportent sur les éléments synthétiques de l'annexe 4.

V-1.1 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 4) et sur chaque fiche (annexe 5). Les objectifs indiqués dans les fiches en annexe 5 l'emportent sur les éléments synthétiques de l'annexe 4.

V-1.2 Contrôle des objectifs de performance

Les niveaux de performance déclarés atteints par SAPN font l'objet de contrôles prévus à l'article 13.3 du cahier des charges de la part de l'autorité concédante, le cas échéant assistée ou représentée par tout tiers de son choix dûment mandaté à cet effet. Ces contrôles peuvent être réalisés sous la forme de mesures ponctuelles ou d'audits sur les méthodes de mesures ou de calculs mis en œuvre par SAPN. A cette fin, SAPN tient à la disposition de l'autorité concédante les relevés, mesures et calculs ayant permis la construction des indicateurs sauf pour l'indicateur de qualité des aires de repos. Les synthèses proposées par le concessionnaire peuvent faire l'objet de corrections de la part du concédant en fonction des résultats des contrôles contradictoires effectués.

V-2 Pénalités associées aux objectifs de performance

Conformément aux dispositions du dernier alinéa de l'article 13.3 du cahier des charges de la concession, 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 indiqués à l'article 39.8 du cahier des charges et précisés ci-dessous.

V-2.1 Calcul de la pénalité

Le montant de la pénalité (P) associé à un objectif de performance est exprimé comme suit :

$P = U \times N \times K_n$, où :

U est la valeur unitaire de la pénalité ;

N est le nombre d'unités de base de pénalités associé à chaque indicateur;

$K_n = I_n/I_0$, où :

I_0 est égal à la dernière valeur de l'indice des prix à la consommation France entière, série hors tabac, ensemble des ménages du mois de janvier 2015 ;

I_n est égal à la dernière valeur de l'indice des prix à la consommation France entière, série hors tabac, ensemble des ménages du mois de janvier de l'année d'exploitation considérée (n).

La valeur de U est fixée à 3 500 €.

Le nombre d'unités de base N associé à chaque indicateur est défini en annexe 4.

V-2.2 Plafond du montant de pénalité et dérogations

Le montant cumulé sur une année civile des pénalités pour non-atteinte des objectifs de performance définis au paragraphe ci-dessus ne peut dépasser la valeur P_{max} définie comme suit :

$P_{max} = 180\,000\text{€} \times K_n$ (avec K_n défini ci-dessus).

Les pénalités sont arrêtées et le cas échéant acquittées par année civile sur le fondement des synthèses relatives au niveau de performance atteint par la société concessionnaire sur les périodes spécifiées pour chaque objectif de performance de l'année civile considérée.

Ces pénalités pour non atteinte d'objectifs de performance sont exclusives de tout autre dispositif de pénalités pour les indicateurs et les objectifs de performance concernés.

V-3 Dispositions complémentaires

Les parties s'engagent par ailleurs, sur la durée du présent contrat de plan, à mener un travail commun sur les indicateurs « état des structures des chaussées » (fiche 1, cf. partie II.2-2) et « attente au péage » (fiche 8) dans les conditions précisées au sein des fiches figurant en annexe 5.

Les parties s'engagent également à créer un indicateur portant sur les « délais d'intervention de dépannage » afin d'aboutir à un accord sur la définition d'un indicateur à l'échéance du présent contrat de plan.

Pour chacun de ces indicateurs, les modalités de mesure et de calcul, les objectifs de performance et les pénalités associées ainsi définis d'un commun accord ne seront applicables qu'à l'échéance du présent contrat de plan.

V-4 Indicateurs statistiques

Par ailleurs, des indicateurs statistiques, à renseigner pendant la durée du présent contrat de plan, ont également été définis en annexe 6.

VI- POLITIQUE TARIFAIRE

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

VI-1 Sectionnement du réseau

Au 1^{er} février 2017, le réseau interurbain SAPN comporte les sections de référence suivantes :

Section de référence	Liaison	Longueur (km)	Somme des distances tarifaires (km)	Somme des tarifs HT classe 1 (euros)	TKM HT classe 1 (cts€/km)
A13	Orgeval – Caen	200	12 582,9	882,25	7,01
A29 Nord	Le Havre – Saint-Saëns	83,3	1 615,3	125,83	7,79
A29 Sud	A13 – Pont de Normandie	16,7	30,4	2,25	7,40
				TKM	7,11

Au 1^{er} février 2017, le réseau urbain de SAPN comporte la section suivante :

A14	Nanterre – Orgeval	15,6	35,7	14,17	39,68
-----	--------------------	------	------	-------	-------

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

VI-2 Politique tarifaire sur le réseau interurbain SAPN

VI-2.1 Calcul du TKM

Pour chaque classe α de véhicules (α de 1 à 5), le taux kilométrique moyen de l'année n sur le réseau interurbain SAPN est calculé comme suit :

$$TKM(n)^\alpha = \frac{\sum_{k=1}^3 TKM(n)_k^\alpha \times KMP(ref)_k^\alpha}{\sum_{k=1}^3 KMP(ref)_k^\alpha}$$

Où :

- $TKM(n)_k^\alpha$ est le taux kilométrique moyen de la classe α en vigueur pour la section de référence k l'année n (calculé à partir des tarifs hors taxes non arrondis) ;

- $KMP(ref)_k^\alpha$ sont les kilomètres de référence (pour l'augmentation de l'année n) parcourus par les véhicules de la classe α sur la section k du 1er octobre de l'année civile n-2 au 30 septembre de l'année civile n-1 ;

- k varie de 1 à 3 pour les 3 sections de référence : A13, A29 Nord et A29 Sud.

VI-2.2 Coefficients de classe

Les valeurs contractuelles maximales applicables des coefficients interclasse ($coef_\alpha$) sont les suivantes :

Classe 2 : 1,511

Classe 3 : 2,080

Classe 5 : 0,594

Les valeurs contractuelles maximales applicables pour la classe 4 sont les suivantes :

Au 1 ^{er} février	coef ₄
2017	2,9757
2018	3,0040
2019	3,0326
2020	3,0614
2021	3,0614

VI-2.3 Evolution des tarifs de péage

Par exception au 3^{ème} alinéa du paragraphe 25.2.II de l'article 25 du cahier des charges de la concession, la hausse annuelle applicable des tarifs de péage (H_n) est égale à 70% du taux de hausse de l'indice des prix à la consommation (hors tabac) ensemble des ménages France entière, constatée entre les mois d'octobre de l'année n-1 et octobre de l'année n-2, majorée d'une hausse spécifique de :

- 0,67% au 1^{er} février 2018 ;
- 0,10% + 0,218% au 1^{er} février 2019 ;
- 0,10% + 0,218% au 1^{er} février 2020 ;
- 0,10% + 0,218% au 1^{er} février 2021.

Lors de la hausse de l'année n, les tarifs respecteront les conditions suivantes :

Pour la classe 1 :

$$TKM(n)_1 \leq (1+H_n) \times TKM(n-1)_1$$

Pour chaque classe α (α de 2 à 5) :

$$TKM(n)_{\alpha} \leq (1+H_n) \times TKM(n-1)_1 \times coef_{\alpha}$$

Où $coef_{\alpha}$ sont les valeurs définies au V-2.2.

VI-2.4 Modalités spécifiques applicables aux années 2018 à 2021

Pour les hausses tarifaires des 1^{er} février 2018, 2019, 2020 et 2021, les tarifs respectent les deux conditions suivantes. Ces conditions sont établies en tenant compte de la particularité des réseaux A13 et A29 sud, qui fonctionnent en système de péage ouvert ce qui limite la marge de manœuvre pour ajuster les tarifs :

$$1. \sum_{p, \alpha \in [1;5]} T(n)_p^{\alpha} \times t(ref)_p^{\alpha} \leq R$$

$$2. \forall \alpha \in [1;5]: \left| \sum_p T(n)_p^{\alpha} \times t(ref)_p^{\alpha} - (1 + H_n) \times C^{\alpha} \times \sum_p T_p^{\alpha} \times t(ref)_p^{\alpha} \right| \leq \varepsilon \times R$$

Avec :

$$R = (1 + H_n) \times \sum_{p, \alpha \in [1;5]} C^{\alpha} \times T_p^{\alpha} \times t(ref)_p^{\alpha}$$

N l'année d'augmentation des tarifs de péage

H_n le pourcentage de hausse tarifaire de l'année n défini au VI-2.3

$T(n)_p^{\alpha}$ le tarif hors taxes du trajet de référence p pour la classe α et pour la grille applicable au 1^{er} février de l'année n

T_p^{α} le tarif hors taxes précédent du trajet p pour la classe α

$t(ref)_p^{\alpha}$ le trafic de référence (pour l'augmentation de l'année n) défini par le nombre de transactions payantes pour le trajet p et pour la classe α sur la période annuelle de référence allant du 1^{er} octobre de l'année $n-2$ au 30 septembre de l'année $n-1$.

C^{α} le rapport entre le coefficient contractuel maximal applicable au 1^{er} février de l'année n et le coefficient effectif calculé au 31 janvier de l'année n pour chaque classe $\alpha = 2$ à 5, avec $C^1=1$.

E Valeur fixée à 0,03%.

VI-2.5 Distorsion tarifaire

VI-2.5.1. Définition

Tarif kilométrique : pour chaque trajet et chaque classe, le tarif kilométrique est défini par le ratio entre le tarif acquitté et la distance tarifaire de référence.

Distorsion tarifaire : pour chaque trajet et chaque classe, la distorsion est définie par l'écart entre le tarif kilométrique et le TKM réseau.

VI-2.5.2. Engagement

La société réduit progressivement les distorsions tarifaires extrêmes pour chaque classe de véhicule. Ainsi, à l'échéance du présent contrat de plan, le nombre de trajets, toutes classes confondues, dont le tarif kilométrique dépasse de plus de 50 % le TKM de la classe considérée, devra être inférieur ou égal à 3 (trois). 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, d'un commun accord entre le concédant et le concessionnaire.

SAPN s'attache à ne pas aggraver les distorsions tarifaires existantes lorsque le tarif kilométrique dépasse de plus de 50 % le TKM de la classe considérée.

VI-3 Tarification de l'autoroute urbaine A14

L'autoroute A14 faisant l'objet d'une tarification spécifique de zone urbaine et conformément au III de l'article 25.2 du cahier des charges, les tarifs applicables sur cette autoroute n'entrent pas dans le calcul du taux kilométrique moyen de la société.

Au 1^{er} février 2017, les tarifs HT applicables sur l'autoroute A 14 sont les suivants :

Montesson	Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4	Classe 5
Tarif de base	6,92 €	13,75 €	24,58 €	32,42 €	3,50 €
Tarif réduit (1)	5,08 €	10,00 €	17,75 €	24,25 €	2,67 €

(1) Applicable du lundi au vendredi de 10h à 16h et de 21h à 6h hors jours fériés

Chambourcy	Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4	Classe 5
Tarif	2,17 €	4,33 €	7,83 €	10,33 €	1,08 €

Pour les exercices 2018 à 2021, au 1^{er} février de l'année n, les tarifs de l'A14 évoluent de la manière suivante :

1° Pour chaque classe α de véhicules (α de 1 à 5), le taux kilométrique moyen de l'année n de l'A14 est calculé comme suit :

$$TKM_{A14}(n)_\alpha = \frac{\sum_{k=1}^3 T(n)_k^\alpha}{\sum_{k=1}^3 D_k}$$

Où :

- $T(n)_k^\alpha$ est le tarif hors taxes non arrondi de la classe α pour le trajet k, en vigueur l'année n ;

- D_k est la distance tarifaire du trajet k ;

- Les trajets k correspondent au tarif de base à Montesson, au tarif réduit à Montesson ainsi qu'au tarif à Chambourcy. Le tarif réduit de Montesson est compris dans une fourchette de 60 % à 80 % du tarif de base de Montesson.

2° Pour chaque classe de véhicules, la hausse annuelle applicable au TKM de l'A14 respecte la condition suivante :

$$\forall \alpha \in [1;5]: TKM_{A14}(n)_\alpha \leq TKM_{A14}(2016)_\alpha \times \prod_{i=2017}^n (1 + H_i)$$

Où H_n est le pourcentage de hausse tarifaire de l'année n défini au VI-2.3.

VI-4 Information tarifaire

Un dossier tarifaire est présenté par la société en application de la procédure définie à l'article 25.6 du cahier des charges. Il comprend tous les éléments d'information et de calcul nécessaires à la vérification de la bonne application des règles de fixation des tarifs, notamment les tarifs HT et TTC et indiquera les tarifs kilométriques moyens des sections de référence et les kilomètres parcourus (KMP) de référence servant à leur pondération.

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

L'Etat et SAPN feront leurs meilleurs efforts pour que l'information tarifaire puisse être rendue publique une semaine avant la date de l'augmentation tarifaire.

VII- SUIVI DE L'EXECUTION DU CONTRAT

VII-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 l'article 20 du cahier des charges, 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 donnant les principaux chiffres de trafic.

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

VII-2 Étude financière prévisionnelle de la concession

Les tableaux de simulation et le jeu d'hypothèses transmis chaque année avant le 1^{er} juillet au titre de l'article 35.2 du cahier des charges suivent la trame de l'annexe 8.

Cette étude est transmise sous la forme d'un rapport, comprenant les tableaux de simulation, l'ensemble des hypothèses sous-jacentes à la simulation établies 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.

Pour chaque ligne des tableaux de simulation, la société fournit 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. L'étude indique les données comptables des trois derniers exercices où les comptes ont été arrêtés et porte sur la durée de la concession SAPN restante.

VII-3 Compte-rendu annuel d'exécution du contrat

La société transmet, avant le 1^{er} juillet de chaque année au titre de l'article 35.3, un compte-rendu annuel d'exécution de la concession suivant le format indiqué en annexe 7.

Ce rapport intègre notamment des synoptiques annuels du réseau dans la forme indiquée à l'annexe 7.

VII-4 Modalités de transmission des rapports

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

VIII- ANNEXES

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

IX- ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DU PRESENT CONTRAT

Sous réserve du respect des dispositions de l'article L. 122-8 du Code de la voirie routière, le présent contrat de plan entre en vigueur à la date d'approbation par décret du 11ème avenant au cahier des charges de la convention passée entre l'Etat et SAPN, comportant les mesures permettant d'assurer le financement du programme d'investissement figurant dans le présent contrat de plan.

Sans préjudice des stipulations du cahier des charges de la concession et celles de l'article II.2.3 du présent contrat de plan sur le recensement des réseaux situés dans les parties d'ouvrages d'art et sur le récolement des ouvrages, le présent contrat prend fin le 31 décembre 2021.

Fait à Paris, en deux exemplaires originaux

Le

Pour l'État

Pour SAPN

Son président directeur général

Arnaud QUEMARD