

DEPARTEMENT DE  
LA HAUTE-SAVOIE

\*\*\*

ARRONDISSEMENT  
DE ST JULIEN-EN-  
GENEVOIS

\*\*\*

REPUBLIQUE FRANÇAISE

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION  
ANNEMASSE – LES VOIRONS – AGGLOMERATION

SIÈGE : 11, AVENUE EMILE ZOLA – 74100 ANNEMASSE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU CONSEIL

OBJET :

CONTRAT DE  
CONCESSION POUR  
L'EXPLOITATION DE  
LA LIGNE DE  
TRAMWAY 17 SUR LA  
PARTIE FRANÇAISE -  
AVENANT N°1

N° CC\_2023\_0100

Séance du : mercredi 20 septembre 2023

Convocation du : 13 septembre 2023

Nombre de membres en exercice au jour de la séance : 56

Président de séance : Gabriel DOUBLET

Secrétaire de séance : Nadège ANCHISI

Membres présents :

Laurent GILET, Bertilla LE GOC, Christian DUPESSEY, Christian AEBISCHER, Ines AYEB, Maryline BOUCHÉ, Michel BOUCHER, Robert BURGNIARD, Matthieu LOISEAU, Nicolas LEBEAU-GUILLOT, Chadia LIMAM, Louiza LOUNIS, Pascale MAYCA, Amine MEHDI, Mylène SAILLET RAPHOZ, Pascal SAUGE, Yves CHEMINAL, Marie-Claire TEPPE-ROGUET, Bernard BOCCARD, Claude ANTHONIOZ, Anny MARTIN, Jean-Michel VOUILLOT, Jean-Paul BOSLAND, Nadège ANCHISI, Antoine BLOUIN, Odette MAITRE, Stéphane PASSAQUAY, Isabelle VINCENT, Denis MAIRE, Jean-Luc SOULAT, Pauline PLAGNAT-CANTOREGGI, Gabriel DOUBLET, Yannick CHARVET, Danielle COTTET, Patrick ANTOINE, Jean-Pierre BELMAS, Véronique FENEUL, Pascale PELLIER, Nadine JACQUIER, Daniel DE CHIARA, Maurice LAPERROUSAZ, Marie-Jeanne MILLERET, Sophie VILLARI, Julien BEAUCHOT

Représentés :

Guillaume MATHELIER par Laurent GILET, Dominique LACHENAL par Louiza LOUNIS, Marion BARGES-DELATTRE par Bernard BOCCARD, Michel COLLOT par Jean-Pierre BELMAS, Alain LETESSIER par Nadine JACQUIER

Excusés :

François LIERMIER, Kévin CHALEIL-DOS-RAMOS, Géraldine VALETTE-GURRIERI, Djamel DJADEL, Paulette CLERC, Joanny DEGUIN, Anne FAVRELLE

\*\*\*

VU le Code des Transports,

VU la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités renforçant les compétences des AOM (autorités organisatrices de la mobilité) sur leur ressort territorial,

VU l'attribution du contrat de Concession de Service Public pour l'exploitation de la ligne 17 sur la partie française à la société TPG entré en vigueur le 27 novembre 2019 pour une durée de 17 ans par délibération CC-2019-0087 en date du 3 juillet 2019,

Dans le cadre de la Concession de Service Public d'exploitation de la ligne 17, la société TPG a pour mission d'exploiter et d'assurer la maintenance de la ligne 17 sur la partie française. La concession de service public suppose également qu'une part non négligeable du risque financier d'exploitation est supportée par le concessionnaire. Toutefois compte tenu du contexte transfrontalier, notamment la création de l'extension du tramway sur le territoire français, la concomitance de la mise en service du Léman express le lendemain de la mise en service du tramway 17 et l'évolution tarifaire de décembre 2019 sur le périmètre de la zone, il était très délicat au moment de la signature du contrat d'estimer le niveau de recettes prévisionnelles spécifiques à la partie française de la ligne 17. Dans ces conditions le contrat prévoit dans son article IV.8.3 une période transitoire de deux ans (années 2020 et 2021)

SLOW

pendant laquelle « les recettes prévisionnelles sont établies à 50% des charges provisionnelles (hors droit de sillon) ». L'État de Genève et Annemasse Agglo s'engagent à couvrir, chacun en ce qui le concerne et selon les mêmes modalités prévues à l'article IV.8.2, le déficit qui serait généré par un niveau de recette inférieur à ce taux prévisionnel.

L'article IV.8.4 prévoit qu' « un bilan sera effectué deux années après la mise en service commerciale de la ligne de tramway transfrontalière 17 et lors d'une modification significative du tracé, telle que la phase 2 dans la partie française. Il sera ensuite établi un plan financier pluriannuel (PFP) couvrant la période résiduelle du contrat de prestations entre l'Etat de Genève et les TPG, faisant ressortir, entre autres, avec clarté, l'intégralité des recettes et des charges d'exploitation et de maintenance retenues pour le calcul des contributions financières. Ce plan doit permettre de déterminer le montant des contributions financières des Parties pour chaque tranche annuelle du plan pluriannuel de cinq ans, et donc le montant de la subvention forfaitaire d'exploitation versée par le Concedant au Concessionnaire. En outre, des modifications ou adaptations des contributions financières, liées à des modifications de l'offre de transport sur la ligne de tramway transfrontalière 17 ou à la survenance de circonstances prévues dans les contrats d'exploitation, pourront être mises en œuvre selon accord des Parties et de l'Etat de Genève. »

Enfin, l'article IV.13.2 rendez vous contractuel dispose qu' « un premier rendez-vous contractuel est prévu deux ans après la mise en service commerciale, pour établir le premier compte d'exploitation prévisionnel pluriannuel, tel que visé à l'article IV.8.4 ci-dessus. Le Concessionnaire établira celui-ci pour la durée restant à courir du plan directeur 2019-2023 liant les TPG à l'Etat de Genève. Il sera substitué au premier compte d'exploitation prévisionnel (Annexe°13) ».

La pandémie Covid 19 a fortement impacté les réseaux de transport en 2020 et 2021 et les deux années imaginées dans le cadre du contrat pour stabiliser la fréquentation et les recettes n'ont pas permis de répondre à cet objectif. Après un démarrage conforme aux objectifs sur les deux premiers mois d'exploitation, la fréquentation a chuté à partir de mars 2020, l'offre a été adaptée et les vagues successives sont perceptibles jusqu'à fin 2021 en termes de fréquentation. Les parties se sont donc rencontrées en 2022 afin d'évaluer si les conditions étaient réunies pour établir le compte d'exploitation prévisionnel des années 2022 et suivantes. Les parties ont constaté que la fréquentation de l'année 2022 était en forte croissance (+26 % par rapport à 2021) et qu'il était difficile de prévoir la croissance de la fréquentation pour les années suivantes. La fréquentation 2023 reste en hausse de 16% par rapport à 2022 et confirme cette difficulté de prévision. Il est donc proposé que cette période transitoire prévue à l'article IV.8.3 soit prolongée.

Par ailleurs l'État de Genève, avec qui Annemasse-Agglo partage les risques financiers de la ligne 17 en vertu d'une convention de coopération transfrontalière, a souhaité que le nouveau compte d'exploitation prévisionnel couvre la période restant du contrat de prestation entre TPG et l'Etat de Genève. Il est donc proposé que cette période transitoire soit prolongée jusqu'à fin 2024.

En vertu notamment de l'article 1.11 Evolution du contrat qui prévoit que « Des modifications peuvent être apportées au présent contrat pour tenir compte de circonstances extérieures » l'avenant n°1 a principalement pour objet de modifier les articles du contrat où il est fait référence à cette période de deux ans pour la faire passer à 5 ans.

L'annexe 13 -compte d'exploitation prévisionnel- est modifiée en prévoyant les années 2022 à 2024, notamment la contribution financière prévisionnelle.

Le compte d'exploitation prévisionnel évolue notamment au regard des éléments suivants :

- Les charges supportées sont en Franc Suisse et le taux de change prévisionnel est passé de 1,12 à 1,00.
- L'offre de transport financée par Annemasse-Agglo augmente car le haut niveau de fréquentation du tramway en heure creuse ne justifie plus la prise en charge par l'Etat de Genève au regard des critères retenus dans la convention de coopération transfrontalière.
- Le taux de fraude étant trop élevé (environ 14 %) les sommes provisionnées pour le contrôle des titres de transport augmente de 62 000 € entre 2022 et 2024.

Malgré ces augmentations, le très bon niveau de recettes permet de contenir la subvention forfaitaire d'exploitation qui passe de 782 242 € en 2020 à 873 176 € en 2024.

	Compte d'exploitation contrat initial		Compte exploitation complété avenant 1		
	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre de km produits	129 534	129 534	118 295	121 251	121 251
Nombre de	111 547	111 547	106 962	121 251	121 251

SLOW

27 SEP 2023

kms financés par Annemasse Agglo					
----------------------------------	--	--	--	--	--

	Compte d'exploitation contrat initial		Compte exploitation complété avenant 1		
	2020	2021	2022	2023	2024
Taux de change €/ CHF	1,12	1,12	1,00	1,00	1,00
Subvention forfaitaire d'exploitation	2 082 242 €	2 090 065 €	2 094 744 €	2 147 993 €	2 173 176 €
Droit du sillon	1 300 000 €	1 300 000	1 300 000 €	1 300 000 €	1 300 000 €
Subvention forfaitaire nette (déduction faite du droit de sillon reversé par TPG)	782 242 €	790 065 €	794 744 €	847 993 €	873 176 €

Les clauses financières sont ajustées pour clarifier les modalités de calcul de la contribution financière d'Annemasse-Agglo pendant cette période transitoire, notamment si le résultat net est positif. Enfin, quelques ajustement techniques sont apportés (assurance, taux de change etc.).

Le Conseil Communautaire, entendu l'exposé du rapporteur,

Après en avoir délibéré :

Pour : 48

Pas de participation au vote : 1

Christian AEBISCHER

DECIDE :

D'APPROUVER l'avenant 1 modifiant le contrat de concession de service public d'exploitation de la ligne 17,

D'AUTORISER Monsieur le Président à signer le contrat modifié et ses annexes.

Signé électroniquement par : Alain FARINE

Date de signature : 21/09/2023

Qualité : Agglo - DGS

Signé électroniquement par : Nadège ANCHISI

Date de signature : 22/09/2023

Qualité : Agglo - Secrétaire Conseil Communautaire

*La présente délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux devant Monsieur le Président d'Annemasse Agglo dans le délai de deux mois à compter de sa publication ou de sa notification. Un recours contentieux peut également être introduit devant le Tribunal administratif de Grenoble dans le délai de deux mois à compter de la notification de la délibération ou de sa date de publication, ou à compter de la réponse d'Annemasse Agglo, si un recours gracieux a été préalablement déposé.*

## Contrat de concession pour l'exploitation de la partie française de la ligne de tramway 17

Entre :

- La Communauté d'agglomération Annemasse - Les Voirons Agglomération, représentée par son président en exercice, dûment habilitée par délibération du \_\_ \_\_ ,

Ci-après, le **Concédant**, ou l'**Autorité concédante**,

d'une part,

Et :

- Les Transports Publics Genevois, établissement public autonome, dont le siège est 1, route de la Chapelle, 1212 Grand-Lancy, représenté par la Présidente du conseil d'administration et le Directeur général,

Ci-après, le **Concessionnaire**,

d'autre part,

Ci-après dénommés collectivement, les **Parties ou Partenaires contractuels**,

**Version modifiée par l'avenant 1**

510

## SOMMAIRE

<b>EXPOSE PREALABLE</b> .....	<b>6</b>
<b>Chap I – Dispositions générales</b> .....	<b>8</b>
<b>Art I.1 - Bases légales et conventionnelles - Droit applicable</b>	<b>8</b>
<b>Art I.2 - Définitions</b>	<b>12</b>
<b>Art I.3 - Objet et nature du contrat</b>	<b>14</b>
I.3.1 - Objet du contrat .....	14
I.3.2 - Nature du contrat .....	14
<b>Art I.4 - Périmètre de la concession</b>	<b>15</b>
<b>Art I.5 - Pouvoirs du Concédant</b>	<b>16</b>
<b>Art I.6 - Droits et Responsabilités du Concessionnaire</b>	<b>16</b>
<b>Art I.7 - Assurances</b>	<b>18</b>
<b>Art I.8 - Prise d'effet -Durée</b>	<b>20</b>
I.8.1 - Entrée en vigueur.....	20
I.8.2 - Durée.....	20
<b>Art I.9 - Indépendance des clauses</b>	<b>20</b>
<b>Art I.10 - Evolution des Parties</b>	<b>21</b>
<b>Art I.11 - Evolution du contrat</b>	<b>21</b>
<b>Chap II – Exploitation des services</b> .....	<b>23</b>
<b>Art II.1 - Missions du Concessionnaire</b>	<b>23</b>
<b>Art II.2 - Délimitation des missions</b>	<b>23</b>
<b>Art II.3 - Offre de transport de référence et évolution régulière</b>	<b>24</b>
<b>Art II.4 - Adaptation et modification de l'offre de transport</b>	<b>24</b>
II.4.1 - Principes.....	24
II.4.2 - Modifications à l'initiative du Concédant.....	25
II.4.3 - Modifications à l'initiative du Concessionnaire .....	25
II.4.4 - Incidences financières des modifications .....	25

<b>Art II.5 -</b>	<b>Continuité du service</b>	<b>26</b>
II.5.1 -	Principes.....	26
II.5.2 -	Mise en œuvre d'un service minimum.....	26
II.5.3 -	Conséquences financières.....	27
<b>Art II.6 -</b>	<b>Sécurité du service de l'exploitation</b>	<b>27</b>
<b>Art II.7 -</b>	<b>Qualité du service</b>	<b>28</b>
<b>Art II.8 -</b>	<b>Qualité environnementale et développement durable</b>	<b>29</b>
<b>Art II.9 -</b>	<b>Dispositions réglementaires sur le transport des voyageurs (DRT-TPG)</b>	<b>29</b>
<b>Art II.10 -</b>	<b>Information du public-Promotion du réseau</b>	<b>30</b>
<b>Art II.11 -</b>	<b>Relations avec les usagers</b>	<b>31</b>
II.11.1 -	Principes.....	31
II.11.2 -	Billettique.....	31
II.11.3 -	Lutte contre la fraude.....	31
II.11.4 -	Réclamations.....	31
II.11.5 -	Protection des données personnelles.....	32
<b>Art II.12 -</b>	<b>Personnel</b>	<b>33</b>
<b>Art II.13 -</b>	<b>Sous-traitance</b>	<b>33</b>
<b>Art II.14 -</b>	<b>Missions de conseil et assistance</b>	<b>33</b>
<b>Art II.15 -</b>	<b>Publicité à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules</b>	<b>34</b>
<b>Chap III – Régime des biens.....</b>		<b>35</b>
<b>Art III.1 -</b>	<b>Réalisation de la ligne 17</b>	<b>35</b>
III.1.1 -	Biens réalisés par le Concédant.....	35
III.1.2 -	Biens fournis par le Concessionnaire.....	35
III.1.3 -	Descriptif général.....	35
<b>Art III.2 -</b>	<b>Mise à dispositions des biens</b>	<b>35</b>
<b>Art III.3 -</b>	<b>Essais-réception- Marche à blanc</b>	<b>36</b>
III.3.1 -	Essais.....	36
III.3.2 -	Réception.....	37
III.3.3 -	Marche à blanc.....	38
<b>Art III.4 -</b>	<b>Mise en service commerciale - Vérification de Service Régulier (VSR)</b>	<b>38</b>

III.4.1 -	Mise en service commerciale .....	38
III.4.2 -	Vérification de Service Régulier (VSR) .....	39
<b>Art III.5 -</b>	<b>Délimitation et codification de l'emprise de la ligne T 17</b>	<b>39</b>
<b>Art III.6 -</b>	<b>Documentation technique</b>	<b>40</b>
<b>Art III.7 -</b>	<b>Inventaire - Classement des biens</b>	<b>40</b>
III.7.1 -	Inventaire .....	40
III.7.2 -	Classement des biens .....	41
<b>Art III.8 -</b>	<b>Maintenance des biens</b>	<b>41</b>
<b>Art III.9 -</b>	<b>Renouvellement des biens</b>	<b>43</b>
<b>Art III.10 -</b>	<b>Réparations consécutives à des actes de vandalisme</b>	<b>44</b>
<b>Art III.11 -</b>	<b>Contrôles techniques -Mises aux normes</b>	<b>45</b>
<b>Art III.12 -</b>	<b>Modifications-Equipements supplémentaires</b>	<b>45</b>
<b>Art III.13 -</b>	<b>Réforme des biens</b>	<b>46</b>
<b>Chap IV – Régime Financier et fiscal</b> .....		<b>47</b>
<b>Art IV.1 -</b>	<b>Principes généraux</b>	<b>47</b>
<b>Art IV.2 -</b>	<b>Financement des investissements</b>	<b>47</b>
<b>Art IV.3 -</b>	<b>Redevance de mise à disposition</b>	<b>48</b>
IV.3.1 -	Principes .....	48
IV.3.2 -	Fixation et évolution de la redevance.....	48
<b>Art IV.4 -</b>	<b>Recettes et charges du service</b>	<b>48</b>
IV.4.1 -	Recettes.....	48
IV.4.2 -	Charges .....	48
IV.4.3 -	Compte d'exploitation prévisionnel .....	49
<b>Art IV.5 -</b>	<b>Tarification</b>	<b>49</b>
<b>Art IV.6 -</b>	<b>Evolution des tarifs</b>	<b>50</b>
<b>Art IV.7 -</b>	<b>Répartition des recettes</b>	<b>51</b>
<b>Art IV.8 -</b>	<b>Subvention forfaitaire d'exploitation</b>	<b>51</b>
IV.8.1 -	Principes .....	51
IV.8.2 -	Fixation.....	52
IV.8.4 -	Evolution.....	54

Art IV.9 -	Paiement de la subvention forfaitaire d'exploitation	54
Art IV.10 -	Partage de recettes	54
Art IV.11 -	Régime comptable	55
Art IV.12 -	Régime fiscal	55
Art IV.13 -	Rendez-vous contractuels	57
Art IV.14 -	Réexamen des conditions financières	57
<b>Chap V - Contrôle - Sanctions- Fin du contrat .....</b>		<b>59</b>
Art V.1 -	Rapport annuel	59
Art V.2 -	Tableaux de bord trimestriels	59
Art V.3 -	Information et contrôle du Concédant	60
Art V.4 -	Suivi du contrat	60
Art V.5 -	Pénalités	61
Art V.6 -	Mesures d'urgence ou conservatoires	62
Art V.7 -	Résiliation pour faute	62
Art V.8 -	Résiliation pour motif d'intérêt général	63
Art V.9 -	Résiliation pour force majeure	64
Art V.10 -	Effets de l'expiration du contrat	64
Art V.11 -	Renouvellement du contrat	65
<b>Chap VI - Clauses diverses .....</b>		<b>66</b>
Art VI.1 -	Election de domicile	66
Art VI.2 -	Notifications	66
Art VI.3 -	Règlement des différends	66
Art VI.4 -	Annexes	67

## EXPOSE PREALABLE (MODIFIE PAR AVENANT 1)

1 - L'Etat de Genève et la Communauté d'agglomération Annemasse-Les-Voirons-Agglomération ont conclu, sur le fondement de l'Accord de Karlsruhe du 23 janvier 1996, dont le champ d'application a été étendu, en 2004, aux régions de Franche-Comté et Rhône-Alpes et l'espace franco-genevois, une convention de coopération relative à la réalisation et à l'exploitation de la ligne de tramway transfrontalière 17.

2 - La ligne de tramway transfrontalière 17 a une longueur totale d'environ 10,1 km, dont 8,0 km en Suisse et 2,1 km en France, de Lancy-Pont-Rouge à Annemasse Parc Montessuit. La partie française doit être mise en service à la fin de l'année civile 2019. Après 2021, l'extension portera la ligne à 11,3 km, dont 3,3 km pour la partie française, de Lancy-Pont-Rouge à Annemasse Lycée des Glières.

3 - L'Etat de Genève est l'autorité organisatrice des transports publics de personnes dans son ressort territorial. Il conclut des « *contrats de prestations* » avec la société « les Transports Publics Genevois » (TPG), établissement de droit public genevois, chargé de la gestion des transports publics, en application de l'article 191 de la constitution de la République et du canton de Genève du 14 octobre 2012 et de la loi du 21 novembre 1975 sur les transports publics genevois. Les contrats de prestations ont pour but notamment de définir, dans le cadre financier déterminé, les prestations offertes par les TPG ainsi que les conditions de modification éventuelles de celles-ci, tout en conservant l'objectif de maintenir l'équilibre et la pérennité financière des TPG et de fixer les obligations contractuelles et les indicateurs de performance relatifs aux prestations. Le contrat de prestations actuel conclu pour la période 2015-2018 a été prolongé jusqu'à la fin de l'année 2019. Un nouveau contrat de prestations pour la période 2020 à 2024 a été signé puis ratifié par une loi du Grand Conseil.

4 - Annemasse Agglomération est l'autorité organisatrice des mobilités dans son ressort territorial. Une convention de délégation de service public des transports urbains (autobus) a été conclue, le 7 août 2015, avec la société TP2A, pour une durée de six ans, du 1er janvier 2016 jusqu'au 31 décembre 2021. En outre un contrat de concession de service a été signé le 21 juillet 2022 avec la société TP2A, pour une durée de sept ans, du 1er janvier 2023 jusqu'au 31 décembre 2029.

5 - Compte tenu du caractère transfrontalier et spécifique de la ligne de tramway 17, l'Etat de Genève et Annemasse Agglomération ont conclu, sur le fondement de l'Accord de Karlsruhe, la convention de coopération transfrontalière sus-mentionnée pour la réalisation finale et l'exploitation de ligne transfrontalière de tramway 17.

6 - En outre, compte tenu de la spécificité de la ligne de tramway dans sa partie française par rapport au réseau d'autobus et de son intégration majoritaire dans le réseau des transports publics genevois, et de la nécessaire continuité de l'exploitation de la ligne 17, l'Etat de Genève et Annemasse Agglomération ont convenu que cette dernière confierait l'exploitation de la partie française de la ligne de tramway 17 aux TPG, par contrat de concession négocié avec l'établissement public genevois pour des raisons techniques, et en présence de l'Etat de Genève Et ce, en application de l'article R 3121-6 du Code de la commande publique, aux termes duquel :

*« Les contrats de concession peuvent être conclus sans publicité ni mise en concurrence préalables dans les cas suivants :*

*1° Le contrat de concession ne peut être confié qu'à un opérateur économique déterminé pour des raisons techniques, artistiques ou tenant à la protection de droits d'exclusivité ; »*

Le présent contrat sera approuvé par signature de l'Etat de Genève en sa qualité d'autorité organisatrice des transports publics, sans en être formellement partie.

Les Parties déclarent avoir parfaite connaissance des contrats et conventions mentionnés dans le présent exposé préalable.

**Ceci exposé, il a été arrêté et convenu ce qui suit.**

## Chap I - Dispositions générales

### Art I.1 - Bases légales et conventionnelles - Droit applicable

Les bases légales et conventionnelles relatives au présent contrat sont notamment les suivantes.

#### 1 ) Droit européen en matière de transport et bases conventionnelles communes

- Accord de Karlsruhe du 23 janvier 1996 et son extension à l'espace franco-genevois en 2003-2004 ;
- Convention de coopération Etat de Genève/ Annemasse Agglomération du \_\_\_\_\_.
- Convention de Tarification Multimodale Transfrontalière Lemman Pass CTMT du -----
- Suite à l'entrée en vigueur des conventions structurantes mentionnées ci-avant non encore signées à la date de conclusion du présent contrat et de nature à avoir une incidence sur le contenu de ce dernier, les parties conviennent de procéder, par voie d'avenant, aux modifications requises dans le présent contrat.

#### 2 ) Droit français

- Code de la commande publique
- Code général des collectivités territoriales,
- Code des transports,
- Code général de la propriété des personnes publiques,
- Code de la sécurité intérieure,
- Code de l'environnement,
- Code de l'énergie,
- Code de la construction et de l'habitation (sur les établissements recevant du public),
- Décret n°2010-1580 du 17 décembre 2010 relatif au service technique des remontées mécaniques et des transports guidés,
- Décret n°2017-440 du 30 mars 2017 relatifs à la sécurité des transports publics guidés,

- Arrêtés du 23 mai 2003 modifié relatif aux dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains,
- Arrêté du 30 mars 2017 modifiant l'arrêté du 23 mai 2003.
- Arrêtés préfectoraux autorisant la circulation et la mise en service du Tramway.
- Principes généraux du droit des concessions issus de la jurisprudence administrative française.

### 3 ) Droit suisse

#### • **Droit fédéral**

- Loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957 (LCdF-RS 742.101) et l'ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer, du 23 novembre 1983 (OCF - RS 742.141.1);
- Loi fédérale sur le transport des voyageurs, du 20 mars 2009 (LTV - RS 742.40), et son ordonnance d'exécution, du 4 novembre 2009 (OTV - RS 745.11);
- Loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics, du 18 juin 2010 (LOST);
- La loi fédérale régissant la taxe sur la valeur ajoutée, du 2 septembre 1999 (LTVA - RS 641.20) ;
- Loi sur la durée du travail, du 8 octobre 1971 (LDT - RS 822.21);
- Ordonnance relative à la loi sur la durée du travail, du 26 janvier 1972 (OLDT - RS 822.211);
- 
- Loi fédérale sur les marchés publics du 16 décembre 1994 (LMP - RS 172.056.1 ;
- Ordonnance sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire, du 4 novembre 2009 (OCFIF - RS 742.120);
- Ordonnance sur les horaires, du 4 novembre 2009 (OH - RS 745.13);
- Ordonnance sur la vidéosurveillance dans les transports publics, du 4 novembre 2009 (OVid-TP - RS 742.147.2);
- Ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires du 18 janvier 2011 (OCEC - RS 742.221) ;
- Ordonnance sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire, du 4 novembre 2009 (OASF - RS 742.141.2);
- Ordonnance relative à la loi sur la durée du travail, du 26 janvier 1972 (OLDT - RS 822.211);

- Concession fédérale n°5139 pour la construction et l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire par les Transports publics genevois (TPG) et délivrée par le Conseil fédéral le 2 février 2011, valable jusqu'au 31 décembre 2060 ;
- Concession fédérale n°665 en vue du transport régulier de voyageurs à titre professionnel par les Transports publics genevois (TPG) délivrée par l'Office fédéral des transports, du 9 décembre 2007 et valable jusqu'au 13 décembre 2036;

- **Droit cantonal genevois**

- Constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012 (Cst-GE - rsGE A 2 00);
- Loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (LRéseau - rsGE H 1 50);
- Règlement sur la passation des marchés publics du 17 décembre 2007 (RMP - L 6.05.01) ;
- Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016 (LMCE - rsGE H 1 21);
- Loi sur l'action publique en vue d'un développement durable, du 23 mars 2001 (Agenda 21 - rsGE A 2 60);
- Loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005 (LIAF - rsGE D 1 11) et son règlement d'application, du 20 juin 2012 (RIAF - rsGE D 1 11.01);
- Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013 (LGAF - rsGE D 1 05);
- Règlement sur l'établissement des états financiers, du 10 décembre 2014 (REEF - rsGE D 1 05.15);
- Loi sur la surveillance de l'Etat, du 13 mars 2014 (LSurv - rsGE D 1 09);
- Loi sur l'organisation des institutions de droit public, du 22 septembre 2017 (LOIDP - rsGE A 2 24) et son règlement d'exécution, du 16 mai 2018 (ROIDP - rsGE A 2 24.01) ;
- Cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des transports publics genevois, du 14 décembre 1987 (CCTPG - rsGE H 1.55.04);
- Arrêté n° 1597-2017 du Conseil d'Etat du 5 avril 2017 portant sur la répartition des contributions financières pour l'exploitation des tramways transfrontaliers
- Contrat de prestations entre l'Etat de Genève et la Communauté tarifaire transfrontalière Léman Pass (ci-après : CTMT) 2020-2024, qui sera adopté par le conseil d'Etat en 2019.
- Statut du personnel des Transports publics genevois du 1<sup>er</sup> janvier 1999 et ses règlements d'application (état du 30 avril 2018).

#### 4 ) Droit applicable

Conformément au Règlement (CE) n°53/2008 du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I), la loi du contrat est déterminée par les Parties.

Ainsi qu'il est dit dans l'exposé préalable, le tracé de la ligne 17, est majoritairement situé à Genève (8km sur 10,1 km, puis 8 km sur 11,3 km à l'achèvement de la seconde phase), et afin d'assurer la continuité de l'exploitation de la ligne 17, le présent contrat de concession et d'exploitation de ladite ligne est conclu avec les TPG, notamment gestionnaire du réseau de transports urbains de Genève.

En conséquence, le droit applicable au présent contrat est le droit cantonal genevois, sauf exceptions d'application du droit français à certaines questions et cumul, le cas échéant, des règles applicables.

En outre, sont applicables les dispositions établies dans l'espace franco-valdo genevois et dans le cadre de la coopération transfrontalière, notamment en matière de coordination intermodale et en matière tarifaire.

Il est ainsi précisé que :

- Le droit du travail applicable aux personnels TPG, et notamment aux agents de conduite, y compris sur le tronçon français, est la loi suisse sur la durée du travail du 8 octobre 1971 et l'ordonnance relative à la loi sur la durée du travail du 26 janvier 1972, ainsi que le Statut du personnel des Transports publics genevois du 12 janvier 1999 et ses règlements d'application.
- Sans préjudice des textes de droit suisse et de droit cantonal genevois, sont applicables à toute autorisation de mise en circulation ou de mise en service du système de tramway de la ligne 17, dans le tronçon français, les textes français relatifs à la sécurité des transports publics guidés,
- Le régime de la taxe sur la valeur ajoutée applicable au tronçon français est celui défini par le Code général des impôts et, plus largement, le régime fiscal applicable à l'établissement des TPG domicilié en France, sans préjudice des règles particulières

SLOW

du Traité entre la France et la Confédération helvétique visant à éviter la double imposition.

- Les dispositions législatives et réglementaires régissant les pouvoirs de police des autorités administratives françaises (maire et préfet) sont applicables à l'exploitation du tronçon français de la ligne 17.
- Le droit suisse est applicable à la passation des marchés des TPG, conformément au droit fédéral et au règlement cantonal genevois applicables en la matière.
- Les règles de compétence territoriale de la juridiction administrative française, s'agissant des éventuels contentieux de légalité des actes administratifs adoptés par des autorités françaises et détachables du contrat lui-même (autorisations au titre de la sécurité des transports publics guidés, autorisation d'urbanisme, délibération approuvant le contrat et autorisant sa signature) sont applicables ainsi que principes généraux du droit des concessions issus de la jurisprudence administrative française.

#### Art I.2 - Définitions

Au sens du présent contrat, les termes suivants, ont le sens défini ci-après :

**Autorités organisatrices :** Désigne Annemasse Agglomération et l'Etat de Genève.

**Autorité concédante  
ou Concédant :** Désigne Annemasse Agglomération

**Concession :** Désigne le présent contrat, tel que défini à l'article I.3

**Concessionnaire :** Désigne les TPG

**Contrat de délégation  
de service public :** Désigne le contrat d'exploitation des transports urbains (autobus) conclu par Annemasse Agglomération.

**Contrat de prestations :** Désigne le contrat conclu entre l'Etat de Genève et les TPG pour l'exploitation du réseau de transports publics du canton de Genève.

**Convention d'interfaces** : Désigne la convention à conclure avec le Délégué des transports urbains

**Délégué des transports urbains** : Désigne le gestionnaire des transports urbains (réseau d'autobus) d'Annemasse Agglomération (actuellement la société TP2A).

**Ligne T17** : Désigne la ligne de tramway transfrontalière 17 dans sa partie française

**Infrastructures** : Désigne les objets du système de tramway ligne 17, soit le résultat des travaux immobiliers (plateforme, multitubulaire, réseau de drainage, ouvrages d'art, bâtiments, etc.) tels que définis à l'art III.1.1 (selon annexes 10 et 11).

**Installations fixes** (voies, appareils de voie, quais et parties de station en interface avec le système de transport, installations techniques et de sécurité, notamment les systèmes d'aide à l'exploitation, signalisation en partie courante et aux points d'intersection notamment avec la voirie routière, installations fixes de traction électrique, de commande, de contrôle ou de communication)

**Parties** : Désigne Annemasse Agglomération et les TPG

**Système de transport** : Désigne l'ensemble du système de tramway au sens de l'article 2 du décret n°2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés :

« Au sens du présent décret, on entend par :

1° « *Système de transport public guidé* » : l'ensemble des éléments qui concourent au fonctionnement ou à l'usage d'un système de transport public guidé, tel que défini à l'article 1er, et notamment :

- a) *Les installations fixes (voies, , appareils de voie, quais et parties de station en interface avec le système de transport, installations techniques et de sécurité, notamment les systèmes d'aide à l'exploitation, signalisation en partie courante et aux points d'intersection notamment avec la voirie routière, installations fixes de traction électrique, de commande, de contrôle ou de communication) ;*
- b) *Les véhicules ;*
- c) *Les principes et règles d'exploitation, d'entretien ou de maintenance [...] »*

### **Art 1.3 - Objet et nature du contrat**

#### **I.3.1 - Objet du contrat**

Annemasse Agglomération (ci-après, le Concédant) confie aux Transports Publics Genevois (ci-après, le Concessionnaire), qui l'accepte, l'exploitation et la maintenance de la ligne T17 (partie française de la ligne de tramway transfrontalière 17) et la gestion des services de transport public des personnes sur cette ligne, dans les conditions définies par le présent contrat.

Le Concessionnaire met en œuvre, sur la ligne T17, un service de transport public performant et attractif, et s'engage à réaliser l'offre de transport en fonction des besoins des usagers, dans des conditions tarifaires accessibles au plus large public, fixées par les autorités en charge des tarifs dans la région genevoise, et vise à améliorer le transfert modal vers ou à partir de Genève, dans le respect et la sauvegarde de l'environnement.

#### **I.3.2 - Nature du contrat**

Le présent contrat est une concession de service public :

- confiant, au Concessionnaire, les missions de services de transport public de personnes et d'exploitation et de maintenance liées à la ligne T17 ;
- transférant, au Concessionnaire, une part non négligeable du risque financier d'exploitation ;

- assurant, au Concessionnaire, une autonomie de gestion ;
- réservant les pouvoirs, notamment de contrôle, du Concédant.

#### **Art I.4 - Périmètre de la concession**

**I.4.1** - Le périmètre territorial de la concession correspond à la ligne T17, soit la partie française de la ligne de tramway transfrontalière 17, entre la frontière et le terminus provisoire de la phase 1, selon le tracé initial joint en annexe 1 au présent contrat.

Le périmètre territorial de la concession comprend toutes les installations fixes, infrastructures et bâtiments, équipements et matériels de la ligne T17, tels que définis dans l'annexe 2.

Le périmètre fonctionnel comprend les missions définies dans l'annexe 3 (Périmètre d'intervention et plan de maintenance /Détail et répartition des missions).

Le Concessionnaire autorise le Concédant et les autres acteurs désignés dans l'annexe 3 à intervenir sur ou à proximité des biens mis à disposition ou cheminer ou stationner sur les biens mis à disposition pour y réaliser les tâches de maintenance décrites à l'annexe 3.

Cette autorisation est subordonnée au respect des dispositions relatives aux interventions et travaux sur et à proximité de la plate-forme tramway exploitée qui figurent en annexe 22.

**I.4.2** -Le périmètre de la concession est susceptible d'évoluer, notamment :

- en raison de modifications des prestations confiées au Concessionnaire et de celles relevant du Délégué des transports urbains;
- en cas d'extension de la partie française ;
- ou de toute autre modification concernant la ligne transfrontalière de tramway 17 ayant une incidence dans sa partie française.

Les modifications du périmètre de la concession telles que définies à l'article I.11 ci-après donnent lieu à la modification du contrat,

#### **Art I.5 - Pouvoirs du Concédant**

I.5. - Le Concédant, Autorité organisatrice des mobilités, exerce notamment les compétences suivantes :

- déterminer la politique des mobilités durables, des transports et des objectifs du service public ;
- définir des conditions d'organisation et de fonctionnement du service public ;
- homologuer les tarifs, dans le cadre du CTMT/Leman Pass ;
- exercer les pouvoirs de contrôle et de sanction des obligations du Concessionnaire ;
- gérer les relations avec les autres autorités organisatrices et opérateurs de transports publics, et avec les autres autorités publiques ;
- définir les conditions de mise en œuvre de l'intermodalité en concertation avec les autorités compétentes ;
- Garantir un système de régulation du trafic qui fait en sorte que le tram soit une priorité maximale ;
- Assurer les conditions cadres de la sécurité, sûreté et salubrité publiques de l'environnement proche de la ligne T17, notamment des stations voyageurs et des bords de la plateforme.

Les responsabilités du Concédant en matière d'entretien maintenance sont précisées dans l'annexe 3 .

#### **Art I.6 - Droits et Responsabilités du Concessionnaire**

I.6.1 - Le Concessionnaire, en raison de ses responsabilités et du risque d'exploitation assumé, bénéficie pour l'exploitation de la ligne T17, de l'autonomie de gestion, dans le cadre de l'exploitation globale de la ligne 17, telle qu'intégrée dans le réseau de transports urbains genevois, et des lignes transfrontalières (autobus), et sous le contrôle de l'Autorité concédante.

A ce titre, le Concessionnaire, notamment :

- détermine le type de véhicules qu'il utilise sur la ligne 17 ;
- est l'employeur du personnel affecté à la ligne 17 ;
- définit la stratégie opératoire ;
- gère l'information de la clientèle en temps réel ;
- exerce ses missions de manière globale en cas de perturbations, en privilégiant autant que possible l'intérêt d'une majorité de clients du réseau considéré dans son ensemble ;
- prend toutes mesures conservatoires ou d'urgence, y compris l'interruption partielle ou totale du service, en cas de péril imminent ou d'atteinte grave aux conditions de sécurité, sûreté ou salubrité des personnes et des biens, ou de l'environnement proche de la ligne, sous réserve de l'information immédiate de l'Autorité concédante et de la clientèle ;
- obtient le soutien du Concédant pour l'obtention, auprès des autorités locales compétentes, des autorisations ou décisions nécessaires à des besoins opérationnels spécifiques, tels que des sanitaires pour les conducteurs au terminus.

**1.6.2** - Le Concessionnaire est entièrement responsable de l'exécution du présent contrat, tant à l'égard du Concédant, que des usagers, des tiers et des autorités publiques autres que le Concédant. Il répond de tous dommages directs, matériels et immatériels, résultant de l'exploitation du service public. Il garantit le Concédant contre toutes condamnations éventuelles prononcées à l'encontre de ce dernier, ou sommes mises à sa charge, pour des dommages directs, matériels et immatériels, trouvant leur origine dans l'exécution, l'inexécution ou la mauvaise exécution des missions qui lui sont confiées au titre du présent contrat.

Le Concessionnaire fait notamment son affaire, pour son compte ou ses sous-traitants, des formalités et frais liés au franchissement de la frontière franco-suisse par son personnel, ses outillages, ses véhicules de maintenance, les pièces de rechange et les organes réparables, avec l'appui du Concédant pour la négociation d'un accord douanier.

Un local de stockage est toutefois mis à disposition par le Concédant au Concessionnaire en France, à proximité immédiate de T17.

**1.6.3** - Est une cause exonératoire, totalement ou partiellement, de responsabilité extracontractuelle du Concessionnaire la force majeure, telle que définie ci-dessous.

Est considérée comme force majeure ou assimilable, au sens du présent contrat, toute circonstance ou fait extérieur aux Parties et indépendant de leur volonté, imprévisible ou inévitable, irrésistible ou qui ne peut être empêché par les Parties malgré tous leurs efforts et diligences raisonnablement possibles.

L'exonération, partielle ou totale, de responsabilité, ainsi que les éventuelles conséquences financières, sont appréciées dans chaque cas, en fonction des circonstances et des diligences accomplies par le Concessionnaire pour supprimer ou réduire les effets négatifs des événements constitutifs de cas de force majeure.

#### **Art 1.7 - Assurances**

**1.7.1-** Le Concessionnaire contracte, auprès de compagnies notoirement solvables, les assurances nécessaires pour couvrir l'intégralité de ses responsabilités au titre du présent contrat, tant en ce qui concerne les installations fixes équipements et matériels situés ou utilisés dans le tronçon français de la ligne de tramway transfrontalière 17, que l'exploitation du service public et sa responsabilité civile. L'inventaire des biens détaillé dans l'annexe 20 précise les infrastructures/installations fixes et équipements à assurer par le concédant et le concessionnaire, pour chaque part qui le concerne.

Il est convenu, dès à présent, que les compagnies d'assurances auront communication des termes spécifiques du présent contrat afin, de rédiger en conséquence leurs garanties.

Il est entendu que le Concessionnaire est actuellement assuré en responsabilité civile auprès de la Versicherungs-Verband Schweizerischer Transportunternehmen (VVST) à Bâle, qui est l'assureur des transporteurs publics de Suisse. Le Concessionnaire est actuellement assuré en choses auprès de la compagnie AXA sur le territoire suisse et au-delà pour le matériel roulant ; pour le matériel roulant, la validité territoriale est étendue au long du réseau de transports public y compris au territoire frontalier de la France jusqu'à une distance de 100 km à vol d'oiseau à partir de la frontière Suisse. Les autres éléments situés sur le territoire français devront être répertoriés dans un inventaire détaillé et ensuite assurés, auprès d'un assureur sur territoire français. Selon les valeurs à assurer, le Concessionnaire se réserve le droit, le cas échéant, de recourir à l'auto-assurance.

**1.7.2 -** Les conditions générales des assurances sont les suivantes :

- Les contrats d'assurances responsabilité civile et choses doivent garantir les dommages matériels atteignant les installations fixes, équipements et immobilisations relevant du Concessionnaire, que ces biens aient été mis à sa disposition par le Concédant, en application de l'article 3.2 ci-après, ou acquis par lui, et à l'exception des dommages relevant de la garantie décennale incombant aux constructeurs en vertu des articles 1792 et suivants du Code civil et conservée par le Concédant ;
- L'assurance du Concessionnaire au titre de sa responsabilité civile, couvre les responsabilités encourues du fait de l'exploitation technique et commerciale du service, étant entendu que le Concessionnaire est couvert par une garantie d'assurance jusqu'à CHF 100 millions pour le total de tous les événements dommageables qui surviennent pendant une année d'assurance ;
- La somme d'assurance de CHF 100 millions auprès de VVST se répartit comme suit :
  - o Assurance de base (porteur de risque VVST) : CHF 10 millions par événement assuré ;
  - o Assurance complémentaire (porteurs de risque Zürich Compagnie d'Assurances SA et Mobilière Suisse Société d'assurances) : CHF 90 millions en excédent de CHF 10 millions. Cette somme d'assurance de CHF 90 millions représente une garantie disponible deux fois par année d'assurance, c'est-à-dire qu'elle est payable au maximum deux fois pour le total de tous les événements dommageables qui surviennent pendant une année d'assurance.
- Les risques assurés sont réévalués, régulièrement, en fonction des indices usuels applicables.
- En cas de sinistre, l'indemnité versée par les compagnies est intégralement affectée à la remise en état des installations fixes équipements et matériels, sauf décision contraire du Concédant. A ce titre, des indemnités sont réglées au Concessionnaire qui, sur décision du Concédant les reverse à cette dernière pour la réalisation des travaux de remise en état, ou l'utilise pour effectuer lui-même ces travaux, sauf décision contraire du Concédant. En matière de responsabilité civile et selon la

branche en Suisse, la valeur de référence est la valeur actuelle et non la valeur vénale majorée.

**I.7.3** - Le Concessionnaire communique annuellement au Concédant les attestations précises des assurances souscrites et les justificatifs du paiement régulier des primes. Cette communication est jointe au rapport annuel du Concessionnaire visé à l'article V.1 ci-après ou est effectuée à première demande du Concédant.

## **Art I.8 - Prise d'effet -Durée**

### **I.8.1 - Entrée en vigueur**

Le présent contrat entre en vigueur à la date de sa notification au Concessionnaire, après transmission, au préfet de la Haute-Savoie, de la délibération du Conseil communautaire approuvant le contrat et autorisant sa signature, puis du contrat de concession signé.

Le commencement d'exécution du contrat interviendra lors de la mise à disposition provisoire du Concessionnaire de la Ligne 17, pour effectuer les essais, avant la marche à blanc et la mise en service commerciale planifiée le 15.12.2019.

### **I.8.2 - Durée**

Le présent contrat est conclu pour une durée expirant le 13 décembre 2036, sans préjudice des stipulations relatives à sa fin anticipée et aux rendez-vous contractuels réguliers.

## **Art I.9 - Indépendance des clauses**

L'invalidité de certaines dispositions du contrat n'affecte nullement la validité des autres dispositions. Dans ce cas, les partenaires contractuels s'engagent à remplacer les dispositions invalides par de nouvelles dispositions se rapprochant le plus possible de l'objectif économique visé par les dispositions invalides. Il en va de même pour les éventuelles lacunes du contrat.

Les dispositions précitées s'appliquent par analogie, dans le cas où des changements dans la situation économique des partenaires contractuels rendent nécessaire la modification du contrat. On entend également par « *situation économique des partenaires contractuels* » les situations qui donnent lieu à des écarts importants par rapport aux coûts estimés, renchérissement compris.

#### **Art I.10 - Evolution des Parties**

I.10.1 - En cas de modification de sa structure ou de son ressort territorial, chaque Partie en informe l'autre, et les Parties se concertent sur l'éventuelle incidence de la modification sur la poursuite du présent contrat.

I.10.2 - En cas de substitution de la nouvelle structure, ou de modification du ressort territorial, si nécessaire, la modification est formalisée par avenant.

#### **Art I.11 - Evolution du contrat**

I.11.1 - Des modifications peuvent être apportées au présent contrat pour tenir compte de circonstances extérieures, ou d'évolutions techniques, ou de modification de l'encadrement juridique et fiscal, ou de nécessités internes d'adaptation aux besoins des usagers, ou de changement de périmètre, ou de nature du Concédant, ou pour tenir compte d'une combinaison de causes rendant nécessaire l'évolution du contrat.

Les autres possibilités de modifications du contrat en cours sont énoncées notamment aux articles II.3.2, III.11.3, III.12.2, IV.8.3, IV.13 dudit contrat.

I.11.2 - Les modifications au contrat font, en principe, l'objet d'un avenant librement négocié entre les Parties. Il comporte un exposé préalable, énonçant les motifs de sa passation.

En cas d'impossibilité de parvenir à un accord dans un délai raisonnable, apprécié selon les circonstances rendant nécessaire la modification, ou de nécessité, ou d'urgence, des

modifications peuvent être apportées au contrat en cours, par décision unilatérale du Concédant, sous réserve des droits financiers du Concessionnaire, et dans le respect des principes du droit des concessions.

**I.11.3** - Les modifications apportées au contrat en cours peuvent notamment porter sur :

- les investissements à réaliser, notamment sur le matériel roulant, sur la billettique et les équipements associés, ou sur de nouvelles installations fixes ou équipements affectés au service public ;
- le volume et les modalités de mise en œuvre de l'offre kilométrique ;
- les conditions techniques d'exploitation des services ;
- les conditions financières d'exécution du contrat (tarifs, subvention forfaitaire d'exploitation, formule de révision....) ;
- les conditions et modalités du contrôle du Concédant ;
- les conditions et modalités de fin du contrat ;
- l'adaptation de la prise en charge et des prestations d'indemnisation des clients, en cas de perturbations, telles que définies par le Code des transports [Art. L 1222-12 du Code des transports].

**I.11.4** - Toute modification du contrat requiert la forme écrite pour être valable. Il en va de même pour un éventuel renoncement à l'exigence de la forme écrite.

## Chap II - Exploitation des services

### Art II.1 - Missions du Concessionnaire

II.1.1 - Le Concessionnaire assure l'exploitation du système de tramway de la ligne 17, dans le tronçon français, dont les caractéristiques principales sont définies en annexe 2 jointe au présent contrat.

II.1.2 - A ce titre, le Concessionnaire exerce les missions de nature technique et commerciale telles que définies dans le présent contrat et à l'annexe 3.

### Art II.2 - Délimitation des missions

II.2.1 - Le Concessionnaire bénéficie de l'exclusivité des missions de la ligne 17, dans les conditions et limites définies par le présent contrat et à l'annexe 3.

II.2.2 - Les conditions d'exécution des missions du Concessionnaire au titre de la ligne 17 doivent tenir compte à la fois :

- des conditions d'exploitation de l'ensemble du réseau de transports publics du canton de Genève, dans le cadre du contrat de prestations conclu par le Concessionnaire avec l'Etat de Genève et des plans d'action des transports collectifs (PATC), selon les orientations définies en concertation par les Autorités organisatrices ;
- des missions confiées au Délégué des transports urbains selon l'annexe 3, notamment en termes d'information des usagers et du public et programmation et d'optimisation de réseau.

En cas de divergence dans le cadre des missions attribuées au Concessionnaire par les deux Autorités organisatrices, une conciliation devra être effectuée en tenant compte de l'intérêt des usagers.

## **Art II.3 - Offre de transport de référence et évolution régulière**

**II.3.1** - A compter de la mise en service commerciale de la ligne 17, telle que prévue à l'article III.1, le Concessionnaire met en œuvre l'offre de transport de référence définie en annexe 4. L'offre de transport de référence est établie dans le cadre de la coopération entre l'Etat de Genève et Annemasse-Agglo.

L'annexe 4 détaille l'offre définie par Annemasse-Agglo, qui fait l'objet du contrat entre TPG et Annemasse-Agglo et, le cas échéant, l'offre complémentaire souhaitée par l'Etat de Genève, qui est traitée financièrement par l'Etat de Genève dans le cadre du contrat de prestations, selon les modalités de répartition des contributions financières définies à l'article IV.8.2. L'offre de transport de référence est donc, le cas échéant, la somme de ces deux offres.

L'annexe 4 prévoit les jours de l'année où l'offre est réduite pour adapter l'offre à la demande.

**II.3.2** - L'offre de transport évoluera au cours du contrat de concession. En conséquence, l'annexe 4 sera mise à jour régulièrement par le Concessionnaire, en fonction des adaptations et modifications non substantielles convenues (par exemple, horaires). Il est entendu que l'adaptation des horaires cadencés et interconnectés entre les transporteurs relevant de la CTMT Léman Pass en fonction des temps de parcours réels, est une modification non substantielle que le Concédant accepte d'office d'ores et déjà.

En cas de modifications plus importantes, seront applicables les stipulations de l'article I.11 supra.

## **Art II.4 - Adaptation et modification de l'offre de transport**

### **II.4.1 - Principes**

L'offre de transport sur la ligne 17 peut être adaptée ou modifiée pour répondre au mieux aux besoins des clients, dans le cadre d'une optimisation du service public et des moyens mis en œuvre, en tenant compte de l'intégration de la ligne de tramway transfrontalière

T17 dans le réseau des transport publics du canton de Genève et du réseau de transports urbains d'Annemasse Agglomération.

L'offre de transport sur la ligne 17 peut également être adaptée ou modifiée, lors de la mise en service de l'extension de la partie suisse, pour une entrée en vigueur à la date internationale du changement d'horaire de décembre, sauf accord contraire des Parties.

#### **II.4.2 - Modifications à l'initiative du Concédant**

Le Concédant peut demander une modification de l'offre, après concertation avec l'Etat de Genève. La modification doit faire l'objet d'un accord entre les Parties, en présence de l'Etat de Genève.

Par voie de conséquence, la subvention forfaitaire d'exploitation peut être adaptée.

#### **II.4.3 - Modifications à l'initiative du Concessionnaire**

Le Concessionnaire peut mettre en œuvre des adaptations ponctuelles et/ou mineures de l'offre, en vue de réagir rapidement à des circonstances imprévues, non durables et indépendantes de sa volonté.

En cas de perturbation grave (arrêt de ligne, agression ou accident) il en informe immédiatement le Concédant. Le rapport annuel fait état de manière plus complète des adaptations ponctuelles de l'offre.

Le Concessionnaire peut également proposer des modifications, autres que ponctuelles et/ou mineures, au Concédant et à l'Etat de Genève. Sa proposition fait l'objet d'une étude et d'une concertation des Autorités organisatrices. Les modifications doivent faire l'objet d'un accord, selon les délais et échéances fixés par l'Office Fédéral des Transports (OFT), pour être mises en œuvre lors de l'étape horaire la plus proche.

#### **II.4.4 - Incidences financières des modifications**

Selon leur durée et leur ampleur, les modifications de l'offre de transport de référence sur la ligne 17, par augmentation ou par diminution, peuvent se traduire par:

- le maintien des conditions financières contractuelles ;
- l'application des coûts marginaux aux charges prises en compte pour la détermination de la subvention forfaitaire d'exploitation ;
- le réexamen des conditions financières.

Les adaptations ou modifications, à l'initiative du Concédant ou du Concessionnaire, sont considérées comme mineures et sans incidence sur les conditions financières contractuelles dans la limite de plus ou moins 5% de l'offre kilométrique annuelle, sans modification du parc de véhicules s'agissant notamment du nombre de rames de tramway, en intégrant tous les coûts au kilomètre, notamment relatifs à l'information des usagers.

Au-delà, des modifications, en augmentation ou diminution de l'offre et avec mise en œuvre de moyens matériels supplémentaires, peuvent donner lieu à un ajustement, à la hausse ou à la baisse, de la subvention forfaitaire d'exploitation, soit par application de coûts marginaux, soit par révision des conditions financières, sur justificatifs produits par le Concessionnaire.

## **Art II.5 - Continuité du service**

### **II.5.1 - Principes**

Sauf cas de force majeure ou assimilable, telle que définie à l'article I.6.2 supra, de cas fortuit, d'intempéries exceptionnelles ou de grève, le Concessionnaire est chargé d'assurer, de manière continue et régulière, les services de transport public de personnes sur la ligne 17, conformément aux dispositions des articles L. 1222-1 et suivants du Code des transports.

### **II.5.2 - Mise en œuvre d'un service garanti**

En cas de perturbations prévisibles, le Concessionnaire transmet et met en œuvre le plan des transports adapté au plan de niveau de service minimum arrêté par le Concédant, ainsi que le plan d'information des usagers. Le plan de service minimum de la ligne 17 est joint en annexe 5 au présent contrat.

Le Concessionnaire peut être conduit à faire appel au Délégitaire des transports urbains ou à d'autres opérateurs pour effectuer des services de remplacement par autobus ou autocars.

En cas d'aléas climatiques survenus dans un délai de moins de trente-six heures depuis le déclenchement d'une alerte météorologique, le Concessionnaire doit en informer immédiatement le Concédant. Les Parties conviennent alors des mesures à prendre.

### **II.5.3 - Conséquences financières**

Les mesures de compensation ou de remboursement en faveur des usagers sont définies à l'annexe 6 (elles pourront être mises à jour selon une nouvelle ordonnance de la Confédération Suisse applicable en 2020). Elles sont sans incidence sur la subvention forfaitaire d'exploitation.

La subvention forfaitaire d'exploitation peut être minorée en cas de perturbations durables par déduction de coûts de charges variables non supportées prises en compte dans le calcul de l'assiette de la subvention forfaitaire d'exploitation.

### **Art II.6 - Sécurité du service de l'exploitation et de maintenance**

**II.6.1** - En application du décret n°2017-440 du 30 mars 2017 et des arrêtés du 23 mai 2003 modifié et 30 mars 2017, le Concédant établit l'ensemble des dossiers de sécurité, et notamment :

*« Le dossier de sécurité : présenté à l'appui de la demande d'autorisation de mise en service du véhicule ou de tout ou partie du système démontre que l'ensemble des obligations et prescriptions mentionnées dans le dossier de conception de sécurité ou le dossier préliminaire de sécurité, y compris, le cas échéant, celles fixées par le préfet, sont satisfaites. »*

[Art 38]

*« Le plan d'intervention et de sécurité présente l'organisation interne mise en place pour intervenir sans délai cas de survenance d'un événement affectant la sécurité de l'exploitation guidé.*

[Art 39]

*« Le dossier de récolement de sécurité a pour objet de mettre à jour le dossier de sécurité prévu à l'article 38, le cas échéant, après prise en compte des prescriptions de l'autorisation de mise en service. »*

[Art 40]

Le Concessionnaire transmet au Concédant les informations utiles et les documents à sa charge, en vue de l'établissement des dossiers de sécurité et de leur soumission au Préfet.

Le Concédant transmet au Concessionnaire les dossiers de sécurité complets.

**II.6.2** - Le Concédant met en œuvre, en concertation avec le Concessionnaire et le Déléataire des transports urbains, une politique de prévention de l'insécurité, afin d'assurer la sécurité et la sûreté des personnes et biens, notamment dans le cadre de la convention d'interfaces visée à l'article I.2.

**II.6.3** - Le Concessionnaire est tenu de se conformer à toutes les injonctions qui pourraient lui être faites par les autorités compétentes, en application de la réglementation en vigueur, pour assurer la sécurité des usagers, et il est tenu de procéder, à toutes les modifications des installations en résultant, à l'exclusion de celles portant sur les infrastructures et les superstructures qui relèvent de la responsabilité du concédant en sa qualité de propriétaire de ces biens mis à disposition.

## **Art II.7 - Qualité du service**

Le Concessionnaire met en œuvre une politique de qualité de service, se traduisant par des objectifs définis dans l'annexe 7.

L'annexe 7 définit également les indicateurs de qualité de service, ainsi que les mesures et modalités de contrôle et d'application des pénalités en cas de non-respect des critères de qualité.

#### **Art II.8 - Qualité environnementale et développement durable**

Le Concessionnaire participe activement à la protection de l'environnement, respecte les réglementations et normes applicables. De même, de manière générale, il s'engage à ce que les objectifs qu'il suit et les actions qu'il entreprend s'inscrivent dans une perspective de développement durable, telle que résultant d'une concertation entre les Autorités organisatrices de la partie suisse et de la partie française de la ligne de tramway transfrontalière 17.

#### **Art II.9 - Dispositions réglementaires sur le transport des voyageurs (DRT-TPG)**

**II.9.1** -Le concessionnaire dispose de la compétence d'édicter les dispositions (conditions générales ou des dispositions réglementaires) en lien avec l'utilisation des installations et des véhicules ainsi qu'au comportement des voyageurs durant le transport. Ces dispositions peuvent y prévoir des indemnisations en cas d'infraction aux prescriptions d'utilisation. Les dispositions réglementaires sur le transport des voyageurs (DRT-TPG) sont applicables, sauf dispositions contraires au droit français d'ordre public. Il est destiné aux usagers du service et définit les conditions de fonctionnement de la ligne 17, ainsi que les obligations spécifiques qui s'imposent aux usagers.

Les DRT-TPG sont approuvés par le Concédant et joints en annexe 8 au présent contrat.

**II.9.2** - Le règlement est porté à la connaissance du public par le Concessionnaire par tous moyens. La version du règlement figurant sur le site internet du Concessionnaire fait foi.

Toute modification significative est également soumise à l'approbation du Concédant. En cas de silence du Concédant, le règlement est réputé approuvé au terme d'un délai d'un

mois. Les adaptations mineures telles que des adaptations terminologiques, légales, réglementaires ou liées à l'harmonisation des dispositions entre la Suisse et la France, sont mises en œuvre à la première date utile et communiquées au Concédant. Les dispositions réglementaires sur le transport des voyageurs pourront évoluer et feront l'objet d'une mise à jour de l'annexe par simple échange formel entre les deux parties.

## **Art II.10 - Information du public-Promotion du réseau**

**II.10.1** - Il est rappelé que :

- Le Délégué des transports urbains d'Annemasse Agglomération est chargé d'éditer, de reprographier et diffuser les documents d'information relatifs à la consistance des services et aux conditions tarifaires ;
- le Concessionnaire, est chargé de la communication sur le réseau des transports publics de personnes pour l'Etat de Genève. Il intègre la ligne de tramway transfrontalière dans ses actions de communication à Genève.

**II.10.2** - Le Concessionnaire coopère avec le Délégué des transports urbains, afin d'intégrer les informations relatives à la ligne 17 destinées au public dans la communication sur le réseau des transports urbains (plan du réseau, guide des transports urbains, Maison de la Mobilité). Il participe également aux opérations de promotion du réseau.

Le Concessionnaire assure, à ses frais, l'édition et la mise en place aux stations voyageurs, ainsi que la diffusion par tous les moyens modernes (site internet, BIV, information embarquée), des informations sur les horaires de la ligne 17. Le concessionnaire mettra à disposition ces informations sous forme numérique exploitable au Délégué afin qu'il puisse lui-même les mettre à disposition des usagers du reste du réseau TAC.

L'entretien des bornes d'information des voyageurs (BIV) est pris en charge par le Concessionnaire.

## **Art II.11 - Relations avec les usagers**

### **II.11.1 - Principes**

Le Concessionnaire a seul un lien contractuel avec les usagers de la ligne 17. Il en assume toutes les responsabilités.

### **II.11.2 - Billettique**

Le Délégué des transports urbains met en place le système de billettique en vigueur dans le territoire couvert par la convention CTMT Léman Pass dont le Concédant fait partie. Le Délégué commercialise tous les titres de transport prévus dans ce cadre, notamment dans la Maison de la Mobilité à Annemasse. Le concédant met en place le système de billettique en vigueur dans le territoire de l'Agglomération d'Annemasse couvert par la convention CTMT Léman Pass. Le Concessionnaire dispose de son propre réseau de vente à Genève, pour les titres transfrontaliers, le Délégué des transports urbains assurant la commercialisation des titres de la zone française.

### **II.11.3 - Lutte contre la fraude**

Le Concessionnaire est responsable de la politique de contrôle des titres de transport. A cet effet, il effectue ou fait effectuer des contrôles dans les véhicules, selon les modalités et la fréquence qu'il estime utiles.

### **II.11.4 - Réclamations**

Le Concessionnaire dispose d'une procédure de gestion des observations et réclamations des usagers, qu'il rend applicable à la ligne 17, facilement accessible et dont l'existence et les modalités de fonctionnement sont portées à la connaissance du public. A ce titre, le Délégué des transports urbains d'Annemasse Agglomération peut participer au Comité interne de reconsidération (CIR) mis en place par le Concessionnaire, dans la mesure où il est concerné par les réclamations.

Le Concessionnaire doit répondre aux réclamations et prendre les mesures appropriées pour remédier rapidement aux défauts ou insuffisances du service qui ont motivé les réclamations.

L'ensemble des observations aux réclamations reçues, ainsi que des réponses apportées par le Concessionnaire, sont consignées par lui et tenues à la disposition du Concédant, dans le respect de la protection des données personnelles.

Lorsque des dysfonctionnements sont signalés par le Concédant au Concessionnaire, celui-ci doit lui transmettre les mesures prises pour y remédier, dans le délai de deux mois.

#### **II.11.5 - Protection des données personnelles**

Au regard de la nouvelle réglementation relative à la protection des données à caractère personnel, le Concessionnaire et le Concédant ont la qualité de «*responsable du traitement* ». Leurs obligations respectives à ce titre sont définies à l'annexe 9.

Le Concessionnaire exploite un système de vidéosurveillance, à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules, selon la législation suisse sur le transport des voyageurs (LTV) et en particulier, l'Ordonnance sur la vidéosurveillance dans les transports publics (OVid-TP). Il respecte les lois et règlements applicables, notamment du droit à l'information, le droit d'accès et la conservation des images.

Le Préfet et la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) sont les interlocuteurs du Concessionnaire pour le tronçon français. Les autorités suisses et françaises collaborent pour établir des procédures pour le prélèvement des images et leur utilisation, dans les procédures pénales notamment. En ce sens, les Parties conviennent que le but de la vidéosurveillance installée à bord des véhicules de la ligne 17 est d'intérêt public ; elle a pour but de protéger les voyageurs, le personnel, l'exploitation et l'infrastructure. En outre, les Parties s'accordent sur un échange simplifié et réciproque des documents de preuve et/ou des données en matière de vidéosurveillance, dès l'instant où un quelconque délit donne lieu à l'ouverture d'une instruction pénale, civile ou administrative. En leur qualité d'entreprise Concessionnaire, les TPG restent le propriétaire des images collectées à bord de leur flotte et, sur requête, ils s'engagent à remettre lesdites images à l'autorité

compétente pour les visionner. Les formalités et les modalités d'exécution de remise et de réception des images dans un support standard sont laissées à la libre appréciation des Parties et peuvent se faire sur le territoire français ou genevois.

#### **Art II.12 - Personnel**

Le Concessionnaire a la qualité d'employeur du personnel affecté à l'exploitation de la ligne de tramway transfrontalière 17. Il respecte les lois et règlements applicables aux conditions de travail du personnel du Concessionnaire, notamment son Statut de droit public et la législation suisse applicable, conformément à l'article I.4) supra.

#### **Art II.13 - Sous-traitance**

Le Concessionnaire n'est pas autorisé à sous-traiter totalement l'exploitation de la ligne 17. Il peut, en revanche, sous-traiter certaines prestations d'exploitation, notamment des services de substitution ou de maintenance.

La liste des prestations souhaitées, ainsi que le nom des sous-traitants, figurent dans le rapport annuel correspondant au rapport de réalisation de l'offre visé à l'article V.1 infra.

#### **Art II.14 - Missions de conseil et assistance**

Le Concessionnaire assure, auprès du Concédant, un rôle de conseil et d'assistance, force de proposition, portant à la fois sur :

- l'exploitation de la ligne 17 ;
- les investissements à prévoir ;
- l'adéquation de l'offre de transport (amplitude, horaires, cadencement éventuel...) aux attentes des usagers ;
- l'évolution de la grille tarifaire et des moyens de commercialisation ;
- l'amélioration de l'attractivité de la ligne 17 ;

SLOW

- son intégration dans le réseau de transports urbains et autres dans le ressort territorial d'Annemasse Agglomération.
- la conception de l'extension T17, le suivi de la construction, les essais et la mise en service ;
- la mise à jour des RSE et PIS

Le Concessionnaire peut réaliser, de sa propre initiative, toutes études qu'il estime utiles. Il peut se voir confier, par le Concédant, des études spécifiques, dans des conditions à convenir avec ce dernier.

#### **Art II.15 - Publicité à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules**

Modifié par l'avenant 1

Le Concessionnaire peut librement disposer, céder ou accorder par le biais de concessions des espaces publicitaires ou informatifs, à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules, notamment dans le respect de l'ordre public. Les recettes provenant de la publicité appartiennent exclusivement au concessionnaire, respectivement aux concessionnaires ou à leurs délégataires en contrepartie d'une redevance à verser au Concessionnaire.

## Chap III - Régime des biens

### Art III.1 - Réalisation de la ligne 17

#### III.1.1 - Biens réalisés par le Concédant

Le Concédant conçoit, finance et réalise la partie française de la ligne de tramway transfrontalière 17, sur la base des directives techniques fournies par l'Etat de Genève et les TPG, afin qu'il y ait une continuité et cohérence technique des installations fixes équipements et matériels.

Les installations fixes, infrastructures, bâtiments équipements et matériels du tronçon français de la ligne 17 sont définis à l'annexe 2.

Les biens réalisés et livrés par le Concédant respectent la législation en faveur des personnes à mobilité réduite (notamment malvoyants, malentendants etc).

#### III.1.2 - Biens fournis par le Concessionnaire

Le Concessionnaire fournit le matériel roulant qui circule sur la ligne de tramway transfrontalière 17, ainsi que les rames de tramway de réserve et les équipements embarqués ou liés au système (antennes-relais). Il dispose, dans la partie suisse, du poste de commandé centralisé (PCC) et du centre de maintenance, partiellement affectés à la partie française de ligne de tramway transfrontalière 17.

#### III.1.3 - Descriptif général

Le descriptif général de la ligne T 17 et du système de tramway figure à l'annexe 2, incluant les informations utiles sur la partie suisse.

### Art III.2 - Mise à dispositions des biens

SLOW

**III.2.1** - Le Concédant met à la disposition du Concessionnaire des biens de la ligne 17 qu'il a réalisés et constituant la partie française de la ligne transfrontalière 17, dans les conditions définies ci-après.

De même, le Concessionnaire utilise les biens qu'il fournit, ou dont il dispose, pour l'exploitation et la maintenance de la ligne 17, parallèlement et au fur et à mesure des étapes précédant la mise en exploitation de la ligne 17.

**III.2.2** - Les mises à disposition successives de biens affectés à l'exploitation de la ligne 17 ou aux opérations préalables donnent lieu chacune à l'établissement, contradictoirement entre les Parties, d'un procès-verbal de mise à disposition, provisoire ou définitive.

Les procès-verbaux de mise à disposition des biens seront joints en annexe au présent contrat dès leur établissement (annexe18).

**III.2.3** - Les extensions ou éventuelles modifications du tracé de la ligne 17, dans sa partie française, donneront lieu à mise à disposition du Concessionnaire des biens réalisés ou acquis par le Concédant dans les mêmes conditions.

### **Art III.3 - Essais-réception- Marche à blanc**

#### **III.3.1 - Essais**

**III.3.1.1** - Le Concessionnaire est entièrement responsable des recettes usine et des recettes d'installation sur le site du matériel roulant, dont il est propriétaire et dont l'homologation relève de sa responsabilité.

S'agissant des essais en ligne, essais unitaires et essais d'ensemble ou d'intégration, le Concédant :

- établit, en temps utile, les dossiers nécessaires à l'obtention de l'autorisation de mise en circulation pour les essais et la marche à blanc, dans la partie française, l'autorisation dans la partie suisse étant supposée acquise et demeurant à la charge du Concessionnaire ;

- informe le Concessionnaire du calendrier de mise à disposition provisoire nécessaire des ouvrages de la ligne T 17 pour la réalisation des essais avant réception et lui transmet le plan des essais.

Le Concessionnaire transmet les informations nécessaires à l'obtention de ces autorisations et assiste le Concédant dans les démarches entreprises à cette fin.

**III.3.1.2** - Le Concédant procède aux essais de qualification unitaire et aux essais d'ensemble ou d'intégration. Il en dresse procès-verbal au fur et à mesure des essais et transmet les procès-verbaux concernant la partie française, pour information, au Concessionnaire.

A cette fin, le Concessionnaire met à disposition du Concédant les personnels nécessaires, dans des conditions à définir.

### **III.3.2 - Réception**

**III.3.2.1** - Le Concédant procède aux opérations préalables à la réception, après les essais jugés satisfaisants, puis prononce la réception globale, avec ou sans réserves mineures.

Le Concessionnaire est invité à assister aux opérations préalables et à la réception globale. Il peut faire toutes observations utiles au Concédant.

Si des réceptions partielles ont été préalablement prononcées, s'agissant notamment d'aménagements urbains ou de travaux connexes, le Concédant en dresse le bilan, qu'il communique au Concessionnaire. Le Concédant fait son affaire de la remise des ouvrages correspondants aux propriétaires ou gestionnaires compétents, notamment de la voirie.

**III.3.2.2** - La réception entraîne le transfert au Concessionnaire des infrastructures et équipements constituant la ligne T 17, tels que réalisés par le Concédant. Le Concessionnaire en assure la maintenance et réalise les opérations préalables à la mise en service commerciale.

La mise à disposition donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal, consignait les éventuelles observations du Concessionnaire sur la réception des ouvrages.

Le Concessionnaire supporte sans indemnités et facilite les interventions éventuelles des constructeurs nécessaires à la levée des réserves, selon un calendrier établi par le Concédant.

**III.3.2.3** - La réception marque le point de départ de la garantie de parfait achèvement, d'une durée d'un an, pouvant être prolongée et, le cas échéant, de garanties particulières dont la durée est précisée dans le texte de la garantie.

Le Concédant assure la gestion des garanties fournies par les constructeurs et associe le concessionnaire dans les conditions définies dans l'annexe 21. Le Concessionnaire assure la gestion des garanties de ses fournisseurs.

### **III.3.3 - Marche à blanc**

La marche à blanc est effectuée par le Concessionnaire, avant la mise en service commerciale. Elle est effectuée par les personnels d'exploitation, dans les conditions nominales du fonctionnement du système, sans la présence de voyageurs. Elle a pour objectif de contrôler, dans la durée, le bon fonctionnement et les performances de l'ensemble du système de transport. Le Concessionnaire procède à la formation des wattmen de manière concomitante.

La marche à blanc dans la partie française est coordonnée avec les obligations correspondantes dans la partie suisse.

A l'achèvement de la marche à blanc, il est établi un procès-verbal de marche à blanc. Il est transmis, pour information, au Concédant.

## **Art III.4 - Mise en service commerciale - Vérification de Service Régulier (VSR)**

### **III.4.1 - Mise en service commerciale**

La mise en service commerciale intervient à l'issue de la marche à blanc, suivant l'obtention de l'arrêté préfectoral autorisant la mise en service commerciale.

Les Parties se concerteront sur les modalités de la communication et de la promotion de la ligne 17 avant l'ouverture au public. Le Délégué du réseau de transports urbains sera associé à la conception et à la mise en œuvre de la politique de communication autour de l'événement et de l'intégration de la ligne T17 dans l'ensemble du réseau des transports urbains et des mobilités locales et régionales.

#### **III.4.2 - Vérification de Service Régulier (VSR)**

Après la mise en service commerciale, il peut être effectué une Vérification de Service Régulier (VSR) en présence des voyageurs.

La VSR a pour objet de constater que les travaux réalisés et les sous-systèmes mis en œuvre sont capables d'assurer un service régulier dans les conditions normales d'exploitation, telles que prévues dans le présent contrat.

Selon les résultats des mesures de performances, le Concessionnaire met en œuvre les mesures appropriées, sans préjudice de l'appel par le Concédant à la garantie du parfait achèvement des constructeurs et de son propre appel aux garanties particulières des fournisseurs du matériel roulant ou d'équipements spécifiques de la ligne 17.

#### **Art III.5 - Délimitation et codification de l'emprise de la ligne T 17**

Outre la délimitation de la propriété respective des deux Autorités organisatrices, d'une part, sur la partie suisse et, d'autre part, sur la partie française, il est procédé à la délimitation de l'emprise de la ligne T 17 dans la partie française, contradictoirement entre le Concédant et le Concessionnaire, étant pris en compte les ouvrages ou parties d'ouvrages d'aménagements urbains ou opérations connexes transférés aux propriétaires ou gestionnaires compétents.

Les plans de délimitation sont établis, au plus tard, trois mois après la mise en service commerciale et joints au présent contrat.

### **Art III.6 - Documentation technique**

Le Concédant remet au Concessionnaire les documents suivants relatifs à la ligne T 17, dès qu'il est en leur possession, au plus tard six (6) mois après la réception globale des ouvrages :

- DOE : Dossier des ouvrages exécutés
- DTE : Documentation technique exploitant
- DIUO : Dossier d'intervention ultérieure sur ouvrage.

Ces documents font l'objet d'une livraison sous forme physique et numérique ; TPG classe, archive et met éventuellement à jour cette documentation et la tient à tout moment à disposition du Concédant (délai de prévenance 1 semaine) pour édition papier et transmission électronique

### **Art III.7 - Inventaire - Classement des biens**

#### **III.7.1 - Inventaire**

Il est établi, contradictoirement, entre les Parties, dans un délai de trois mois à compter de la réception des ouvrages, deux inventaires :

- un inventaire A des biens mis à disposition du Concessionnaire par le Concédant ;
- un inventaire B des biens affectés par le Concessionnaire, soit à la ligne de tramway transfrontalière 17, soit spécifiquement à la partie française ;
- un inventaire C des biens conservés par le Concédant, dont certains sont mis à disposition du Délégué des transports urbains.

Les deux inventaires A et B sont mis à jour régulièrement par le Concessionnaire et joints au rapport annuel visé à l'article V.1 infra.

Le Concédant informe le Concessionnaire, chaque année, de la mise à jour de l'inventaire C.

510

### III.7.2 - Classement des biens

III.7.2.1 - Les biens de l'inventaire A sont classés en deux catégories :

- biens de retour, biens nécessaires à la continuité du service public, faisant partie intégrante de la concession, appartenant ab initio au Concédant en tant que dépendances de son domaine public, et lui faisant retour obligatoirement à la fin du contrat ;
- biens de reprise, biens généralement mobiliers, utiles à l'exploitation, appartenant au Concédant en tant que propriété privée, pouvant être renouvelés par le Concessionnaire et être sa propriété pendant la durée restante du contrat après renouvellement.

III.7.2.2 - Les biens de l'inventaire B sont des biens propres du Concessionnaire qui sont sa propriété et le demeurent à la fin du contrat, ou des biens dont il est locataire.

Le Concessionnaire s'engage à affecter, pendant toute la durée du contrat, les biens de l'inventaire B, nécessaires ou utiles à l'exploitation et à la maintenance de la ligne T17, en tant que partie française de la ligne de tramway transfrontalière 17.

III.7.2.3 - Les biens de l'inventaire C sont la propriété du Concédant et le demeurent à la fin de la convention.

### Art III.8 - Maintenance des biens

III.8.1 - La maintenance de tous les biens, immobiliers et mobiliers, affectés au service public de la ligne T 17, tels que définis exhaustivement dans l'annexe 3, est assurée, sauf exception, sous son entière responsabilité, par le Concessionnaire.

La maintenance préventive doit être organisée et planifiée pour ne pas avoir d'impact sur l'exploitation. La maintenance corrective doit être organisée de façon à minimiser les impacts sur l'exploitation, le parc tramways disposant de véhicules de réserve en quantité suffisante pour faire face aux circonstances raisonnablement envisageables.

Les obligations de maintenance sont à la charge du Concessionnaire pour tous les biens, sauf exceptions, au fur et à mesure de leur réalisation, rénovation, mise aux normes, ou acquisition et intégration dans les inventaires. La maintenance inclut l'entretien courant et le gros entretien des biens concernés.

**III.8.2** - La maintenance concerne tous les biens liés au matériel roulant, à la voie ferrée (rails, appareils de voie notamment) et à la signalisation lumineuse du trafic (SLT = signalisation lumineuse tricolore), le réseau énergie (sous-stations et ligne aérienne de contact), les courants faibles hors billettique et la billettique.

Les obligations de maintenance demeurant à la charge du Concédant (maîtrise d'ouvrage et financement) sont définies à l'annexe 3.

**III.8.3** - La maintenance doit être entendue comme l'ensemble des procédures et des interventions visant à garantir le maintien, le rétablissement et, si possible, l'amélioration dans le temps de la solidité, de la conformité et de la sûreté des ouvrages, des équipements et des matériels, dans le but d'assurer en permanence la sécurité des personnes, la continuité du service public, le respect et la pérennité de performances du service de transport public de personnes.

Le programme de maintenance doit être conforme à la réglementation, aux normes prise en référence dans la présente convention, aux exigences de sécurité STPG, aux préconisations constructeurs, aux exigences QSE mises en place par le concessionnaire, et similaires au plan général de maintenance d'équipements, systèmes ou ouvrages similaires chez le Concessionnaire.

En cas de maintenance modificative, le concessionnaire devra saisir le Concédant, notamment afin d'évaluer si la modification peut avoir un impact sur la sécurité STPG mais aussi sur la valeur de son patrimoine (type A) en fin de contrat

La maintenance est préventive ou curative, elle inclut également le nettoyage régulier des biens affectés au service public.

Les obligations respectives du Concédant et du Concessionnaire en matière de déneigement et de dégivrage sont précisées à l'annexe 3.

Les obligations de maintenance (niveaux de maintenance), à la charge du Concessionnaire, et leurs modalités d'exécution sont précisées à l'annexe 3.

Annemasse Agglo met à disposition du Concessionnaire un stock initial composé de pièces de parc (destinées à éviter une immobilisation longue en cas de sinistre) et des pièces de rechange ; il s'agit de biens de type A ; en plus de ce stock initial, le concessionnaire met en place et utilise un stock qui lui est propre (type B) ; tant pour l'un que pour l'autre stock, le concessionnaire s'engage à mettre à niveau les stocks au fur et à mesure de leur consommation de façon à disposer en permanence des moyens matériels pour faire face à toutes les situations raisonnablement envisageables

**III.8.4** - La maintenance de la ligne T 17, incluant toutes les installations fixes les équipements et matériels du service public, est effectuée par le Concessionnaire dans des conditions permettant au Concédant d'exercer un contrôle sur les opérations et les résultats. Les conditions de leur suivi sont définies à l'annexe 3. Le Concessionnaire est tenu de mettre en œuvre d'un système de GMAO qui permet de connaître l'historique, les références des pièces, les temps passés, les coûts...sur la base d'une arborescence congruente; des extraits de cette GMAO doivent pouvoir être fournis au Concédant à sa demande.

### **Art III.9 - Renouvellement des biens**

**III.9.1** - Le Concédant est chargé du renouvellement des biens de reprise de l'inventaire A. Selon leur nature, certains biens de retour de l'inventaire A peuvent faire l'objet de renouvellements. Les renouvellements à la charge du Concédant sont définis à l'annexe 10 (plan prévisionnel sur cinq (5) ans).

Pour ces biens, le Concessionnaire a une obligation de vigilance et d'alerte. Il doit signaler au Concédant les renouvellements à effectuer, soit dans le cadre de la planification annuelle, soit en cours d'année en cas d'usure anormale ou d'urgence.

**III.9.2** - Le Concessionnaire est chargé du renouvellement du matériel roulant, incluant les équipements embarqués ou liés. Les renouvellements à la charge du Concessionnaire sont définis à l'annexe 11 (plan prévisionnel sur cinq (5) ans, calé sur le contrat de prestations).

SLOW

**III.9.3** - Les plans de renouvellement des biens visés ci-dessus sont mis à jour chaque année, dans le cadre d'une programmation annuelle adressée au Concédant, le 1<sup>er</sup> décembre de l'année N pour l'année N+1, pour information s'agissant des biens appartenant au Concessionnaire et, pour approbation, s'agissant des biens appartenant au Concédant. Celui-ci dispose d'un délai de trois (3) mois pour se prononcer et faire toutes observations utiles.

### **Art III.10 - Réparations consécutives à des actes de vandalisme**

**III.10.1** - Le Concédant, le Concessionnaire et le Délégué des transports urbains se concertent sur l'ensemble des actions à conduire, en coordination interne et avec les autorités de police, nationales ou locales, pour lutter contre le vandalisme.

**III.10.2** - Les conséquences financières des actes de vandalisme sont prises en charge par le Concessionnaire ou le Concédant, dans les conditions suivantes.

En cas de dégradations des biens de la ligne T 17 consécutives à des actes de vandalisme, affectant les rames de tramway, les réparations sont à la charge du Concessionnaire.

En cas de dégradations des biens autres de la ligne T17, consécutives à des actes de vandalisme, le Concédant prend en charge les réparations dans les conditions suivantes. Le Concessionnaire, après dépôt de plainte auprès des services de police, par lui-même ou par la Délégué des transports urbains, présente au Concédant un devis de réparation (pièces, main courante). Les réparations et remplacements de ces équipements peuvent être effectués par le personnel du Concessionnaire, ou sous sa responsabilité, et ils sont facturés au Concédant sur la base du coût horaire suisse d'un personnel niveau technicien et de coût horaire d'un personnel niveau technicien et de coûts unitaires d'équipements hors taxes, à titre d'indemnité.

A défaut d'observations du Concédant, dans un délai de trois jours ouvrables à partir de la réception du devis, celui-ci sera réputé accepté, afin de permettre le démarrage des travaux et prestations. Le Concédant et le Concessionnaire pourront convenir de procédures plus rapides pour des interventions bien identifiées (bris de glace par exemple...).

Ne sont pas considérés comme réparations consécutives aux dégradations le nettoyage courant et la maintenance des panneaux d'information, à l'exception des graffitis et tags rendant nécessaires des moyens plus importants que le nettoyage courant.

### **Art III.11 - Contrôles techniques -Mises aux normes**

**III.11.1** - Le Concessionnaire fait réaliser les contrôles réglementaires du matériel roulant et des équipements nécessaires à l'exécution de ses missions par des organismes techniques indépendants. Il transmet les rapports de contrôle au Concédant. Ceux-ci sont joints au rapport annuel visé à l'article V.1 ci-après.

**III.11.2** - Le Concessionnaire effectue les travaux et prestations de mise en conformité ou de mise aux normes des installations, équipements et matériels affectés au service public, sauf ceux des ouvrages relevant du Concédant. Il indique les travaux et prestations effectués à ce titre dans le rapport annuel.

Le Concédant demeure responsable de la mise en conformité ou de la mise aux normes des biens des inventaires A et C et pour lesquels les renouvellements sont à sa charge, tels que précisés à l'annexe 10. Dans le cadre de ses missions de conseil et d'assistance, le Concessionnaire se concerta avec le Concédant sur les modalités et calendrier de réalisation des travaux et prestations de mise en conformité ou de mise aux normes.

**III.11.3** - Si la mise aux normes est rendue nécessaire par une évolution de la réglementation entraînant des coûts supplémentaires substantiels et imprévisibles au moment de l'établissement du présent contrat, les Parties se concertent dans les conditions prévues à l'article IV.15 ci-après.

### **Art III.12 - Modifications-Equipements supplémentaires**

**III.12.1** - Le Concessionnaire peut librement réaliser, après information de l'Autorité déléguée, et sans modification de la subvention forfaitaire d'exploitation, des modifications et ouvrages supplémentaires qui ne portent atteinte ni à la consistance de la concession, ni

SLOW

aux performances, ni au niveau de qualité des ouvrages et des prestations. Les inventaires seront mis à jour pour intégrer les modifications et ouvrages supplémentaires.

**III.12.2** - Toutes les autres modifications et ouvrages supplémentaires, à l'initiative du Concédant ou du Concessionnaire, doivent faire l'objet d'un accord des Parties. Un avenant au présent contrat déterminera les modalités de réalisation, de financement et d'exploitation des modifications et ouvrages supplémentaires.

### **Art III.13 - Réforme des biens**

**III.13.1** - Les biens mobiliers de l'inventaire B devant être renouvelés peuvent être librement cédés par le Concessionnaire. Celui-ci en informe le Concédant, la liste des biens vendus ou mis à la casse figurant dans le rapport annuel (compte-rendu technique). Le produit de cession des biens constitue des recettes annexes figurant dans le rapport annuel (compte-rendu financier).

Les éventuels frais de dépollution de certains équipements, ainsi que les frais de gestion, constituent des charges d'exploitation figurant dans le rapport annuel (compte-rendu financier).

**III.13.2** - En cas de réforme de biens des inventaires A et C, le Concédant en informe le Concessionnaire et fait son affaire des procédures applicables.

## Chap IV - Régime Financier et fiscal

### Art IV.1 - Principes généraux

Le présent contrat étant une concession de service public, au sens du droit français applicable à la ligne T 17, le Concessionnaire assume une part non négligeable du risque d'exploitation. Il s'engage sur :

- une dynamique des recettes de transport,
- une maîtrise des coûts du service,
- une gestion du service dans le respect des objectifs de développement durable,
- l'utilisation judicieuse des ressources tendant à une productivité optimale, de nature à garantir un service de transport de qualité aux usagers au meilleur prix.

### Art IV.2 - Financement des investissements

IV.2.1 - Le Concédant réalise en maîtrise d'ouvrage publique et finance les infrastructures et équipements de la ligne T17, qu'il met à disposition du Concessionnaire contre paiement d'une redevance soumise à TVA, définie à l'article IV.3 ci-après.

Le Concédant réalise et finance les renouvellements ou les investissements nouveaux à sa charge en cours de contrat. Le montant de la redevance peut être revu en conséquence.

IV.2.2 - Le Concessionnaire finance librement les biens qu'il affecte à la ligne T17, et plus largement, à la ligne de tramway transfrontalière 17. Le Plan général du financement et le tableau des amortissements des investissements à la charge du Concessionnaire est joint en annexe 12 au présent contrat.

## **Art IV.3 - Redevance de mise à disposition**

### **IV.3.1 - Principes**

Le Concessionnaire verse au Concédant une redevance de mise à disposition des installations fixes et équipements de la ligne T17 réalisés ou acquis par le Concédant.

La redevance de mise à disposition est soumise à la TVA au taux applicable, soit 20% à la date de signature du présent contrat.

### **IV.3.2 - Fixation et évolution de la redevance**

La redevance est fixée à la somme non indexée de 1 300 000 euros HT (

## **Art IV.4 - Recettes et charges du service**

### **IV.4.1 - Recettes**

Le Concessionnaire perçoit toutes les recettes du service de transport public de personnes sur la ligne de tramway transfrontalière T17, selon les tarifs fixés contractuellement dans le cadre de la CTMT Léman Pass, et dans les conditions définies par la convention d'interfaces.

La répartition des recettes est effectuée selon le processus de répartition de la Chambre de répartition mise en place entre les Opérateurs dans le cadre de la CTMT Léman Pass et selon la convention de répartition des recettes transfrontalière de la zone 210 regroupant les Autorités (organisatrices de transport) et les Opérateurs concernés dans le cadre de la CTRT Léman Pass (entreprises de transport). Le Concessionnaire et le Délégué déclarent parfaitement connaître ladite convention de répartition dont le Concédant est également signataire.

### **IV.4.2 - Charges**

Le Concessionnaire supporte l'ensemble des charges d'exploitation et de maintenance des installations fixes, équipements et matériels et de gestion du service de transport public de

personnes afférentes à la partie française de la ligne de tramway transfrontalière T 17, dans les conditions et limites du présent contrat.

#### **IV.4.3 - Compte d'exploitation prévisionnel**

Modifié par avenant 1

L'ensemble des recettes et des charges prévisionnelles correspondant à l'offre de transport définie par Annemasse-Agglo est retracé, en euros constants (valeur juin 2019) et taux de change connu à la date de signature, dans un compte d'exploitation prévisionnel. Pour la première période 2020-2024, il est établi pour une durée de 2 ans et joint en annexe 13 au présent contrat.

Puis en application de l'article IV.8.3, le compte d'exploitation fera l'objet d'un bilan, qui sera actualisé après deux (2) années d'exploitation pour prendre en compte les recettes commerciales réellement perçues les deux (2) premières années ainsi que les charges d'exploitation et de maintenance. Cette actualisation portera sur la période 2022-2024.

Pour les périodes suivantes, le compte d'exploitation prévisionnel et pluriannuel est revu tous les cinq (5) ans, selon la périodicité adoptée dans le cadre du contrat de prestations conclu par le Concessionnaire avec l'Etat de Genève. La nouvelle annexe correspondante sera substituée à l'annexe 13, dans le cadre d'un avenant.

#### **Art IV.5 - Tarifification**

##### **IV.5.1 - Les tarifs applicables pour voyager sur la ligne de tramway transfrontalière 17 :**

Pour les voyages au sein de la zone 10 tout Genève : tarif de la communauté tarifaire unireso T651.11

Pour les voyages non transfrontaliers au sein de la zone 210 tout Annemasse : tarif tout Annemasse

Pour les voyages transfrontaliers entre la zone 10 tout Genève et la zone 210 tout Annemasse : tarif de la communauté tarifaire Léman Pass T651.12

- L'assortiment tarifaire comprend notamment des billets à l'unité, des sauts de puces, des cartes journalières, des abonnements hebdomadaires, mensuels et

annuels, des billets complémentaires généralement déclinés en tarif plein et en tarif réduit,

Les tarifs sont joints en annexe 14 a) « *Assortiment tarifaire* ».

**IV.5.2** - L'assortiment comporte des tarifs sociaux faisant partie des tarifs locaux zone 210, constitués par des abonnements variant selon le quotient familial et applicables dans le ressort territorial du Concédant.

Ces abonnements donnent lieu à compensations tarifaires soumises à TVA, selon une clé de répartition et des modalités définies à l'annexe 15.

**IV.5.3** - Les titres de transport transfrontaliers portent la mention Léman Pass et les autres mentions énumérées dans le concept tarifaire Léman Pass et dans le tarif T651.12 Léman Pass. Les titres de transport transfrontaliers sont commercialisés par le Concessionnaire selon les modalités définies en annexe 14 b) « *Commercialisation des titres de transport* », lesquelles prévoient le réseau des distributeurs possibles, incluant le gestionnaire des transports urbains.

Les tarifs sociaux sont commercialisés par le Délégué des transports urbains.

#### **Art IV.6 - Evolution des tarifs**

Modifié par avenant 1

Il est rappelé que le système mis en place dans le cadre de la CTMT Léman Pass a pour objectif de favoriser l'intermodalité sur son territoire.

Les tarifs transfrontaliers seront fixés par la CTMT Léman Pass.

Les tarifs locaux Zone 210 sont fixés par le Concédant, qui en informe le Concessionnaire. Pour l'année 2024, le produit des recettes nouvelles liées à l'évolution tarifaire des tarifs locaux sera identifié en comparant la recette par voyage de l'année par rapport aux années précédentes ou toute autre méthode validée par les deux parties. Ce produit viendra directement diminuer la subvention forfaitaire d'exploitation prévisionnelle.

En cas d'évolution des tarifs Léman Pass ou au-delà de la période 2020-2024 l'impact sur le compte d'exploitation prévisionnel fait l'objet d'un avenant.

#### **Art IV.7 - Répartition des recettes**

La répartition des recettes entre les « *Opérateurs* » est effectuée selon les modalités définies par la CTMT Léman Pass. Les distributeurs doivent livrer leurs ventes Léman Pass dans l'outil de la chambre de répartition selon un format prédéfini et selon les modalités fixées entre les Opérateurs dans le concept détaillé de la Chambre de répartition et selon la Convention de coopération des Opérateurs de la communauté tarifaire Léman Pass.

Le Délégué des transports urbains et le Concessionnaire communiquent, mensuellement, à la chambre de répartition (selon le principe défini dans la convention entre opérateurs Léman Pass), les quantités vendues sur l'ensemble des titres de transport communautaires.

En outre, le Délégué des transports urbains et le Concessionnaire s'engagent à tenir à une statistique détaillée des ventes réalisées dans la CTMT/Léman Pass (et selon une clé de répartition définie entre le concessionnaire et le délégué des transports urbains).

La répartition de la part Tout Annemasse (zone 210) des titres Léman Pass est faite suivant la règle de répartition sera appliquée par l'outil de la Chambre de répartition et selon les modalités définies dans la CTMT Léman Pass.

#### **Art IV.8 - Subvention forfaitaire d'exploitation**

##### **IV.8.1 - Principes**

Afin de contribuer à la couverture des charges d'exploitation et de maintenance de la partie française de la ligne de tramway transfrontalière 17 et à l'équilibre financier du présent

contrat, le Concédant verse au Concessionnaire une subvention forfaitaire d'exploitation, déterminée globalement et hors champ d'application de la TVA.

#### IV.8.2 - Fixation

La subvention forfaitaire d'exploitation est déterminée sur les bases suivantes :

- les recettes de la ligne de tramway transfrontalière 17 sont calculées globalement pour toute la ligne (partie suisse et partie française) ;
- les charges d'exploitation et de maintenance de la ligne 17 sont également calculées globalement (y compris les charges réalisées sur la partie française par d'autres opérateurs que TPG et qui sont habituellement réalisées sur la partie Suisse par TPG), puis les frais de structure, les frais administratifs TPG, et les droits de sillon sont retirés de la base de charge tel que le précise le tableau prévisionnel en annexe 4. Les frais de structure et les frais administratifs sont toutefois pris en charge à 100% par le canton de Genève;
- la clé de répartition des contributions financières, fixées de manière globale et forfaitaire sur la base des charges définies ci-dessus pour la partie française, et destinées à la couverture des charges d'exploitation et de maintenance, est la suivante :
  - ❖ 2/3 au prorata du temps de conduite,
  - ❖ 1/3 au prorata de la distance parcourue.

#### IV. 8.3 - Période transitoire

Modifié par avenant 1

Pour les deux premières années d'exploitation de la ligne de tramway transfrontalière 17, il est établi par les TPG un compte d'exploitation prévisionnel, fondé sur une offre de transport de référence, exprimée en kilomètres et temps de conduite, selon l'amplitude et la fréquence retenue, les tarifs applicables, la fréquentation estimée, les recettes et les charges prévisionnelles. La clé de répartition des contributions financières sera appliquée sur le temps de conduite et les distances parcourues déterminées à titre prévisionnel.

Pour les deux premières années d'exploitation les recettes prévisionnelles sont établies à 50% des charges prévisionnelles (hors droit de sillon). L'Etat de Genève et Annemasse Agglo s'engagent à couvrir, chacun en ce qui le concerne et selon les mêmes modalités prévues à

l'article IV.8.2, le déficit qui serait généré par un niveau de recette inférieur à ce taux prévisionnel.

La pandémie Covid 19 a fortement impacté les réseaux de transport en 2020 et 2021 et les deux années de période transitoire prévues pour stabiliser la fréquentation et les recettes n'ont pas permis de répondre à cet objectif. Après un démarrage conforme aux objectifs sur les deux premiers mois d'exploitation, la fréquentation a chuté à partir de mars 2020, l'offre a été adaptée et les vagues successives sont perceptibles jusqu'à fin 2021 en termes de fréquentation. Les parties se sont donc rencontrées en 2022 afin d'évaluer si les conditions étaient réunies pour établir le compte d'exploitation prévisionnel des années 2022 et suivantes. Les parties ont constaté que la fréquentation de l'année 2022 était en forte croissance (+26 % par rapport à 2021) et qu'il était difficile de prévoir la croissance de la fréquentation pour les années suivantes. Au premier semestre 2023 la fréquentation reste en hausse de 16% par rapport à 2022 et confirme cette difficulté de prévision.

Par ailleurs l'Etat de Genève, avec qui Annemasse-Agglomération partage les risques financiers de la ligne 17 en vertu d'une convention de coopération transfrontalière, a souhaité que le nouveau compte d'exploitation prévisionnel couvre la période restant du contrat de prestation entre TPG et l'Etat de Genève. Cette période transitoire de deux ans prévue à l'article IV.8.3 est prolongée jusqu'à fin 2024 et le compte d'exploitation prévisionnel (annexe 13) sera complété pour les années 2022 à 2024 en euros valeur juin 2022 et taux de change à la date de signature de l'avenant 1.

L'Etat de Genève et Annemasse Agglomération s'engagent à couvrir, chacun en ce qui le concerne et selon les mêmes modalités prévues à l'article IV.8.2, le déficit qui serait généré par un niveau de recette inférieur à ce taux prévisionnel, de sorte à ce que le résultat net du compte d'exploitation prévisionnel soit égal à zéro. Si ce même résultat net venait à être positif pendant cette période, le montant positif sera déduit de la subvention prévisionnelle de l'année suivante.

En outre, sera intégrée dans les charges d'exploitation et de maintenance retenues pour déterminer la subvention forfaitaire d'exploitation, la redevance de mise à disposition versée par le Concessionnaire au Concédant (montant hors taxes) .

#### IV.8.4 - Evolution

Modifié par avenant 1

Un bilan sera effectué cinq années après la mise en service commerciale de la ligne de tramway transfrontalière 17 et lors d'une modification significative du tracé, telle que la phase 2 dans la partie française. Il sera ensuite établi un plan financier pluriannuel (PFP) couvrant la période résiduelle du contrat de prestations entre l'Etat de Genève et les TPG, faisant ressortir, entre autres, avec clarté, l'intégralité des recettes et des charges d'exploitation et de maintenance retenues pour le calcul des contributions financières. Ce plan doit permettre de déterminer le montant des contributions financières des Parties pour chaque tranche annuelle du plan pluriannuel de cinq ans, et donc le montant de la subvention forfaitaire d'exploitation versée par le Concédant au Concessionnaire.

En outre, des modifications ou adaptations des contributions financières, liées à des modifications de l'offre de transport sur la ligne de tramway transfrontalière 17 ou à la survenance de circonstances prévues dans les contrats d'exploitation, pourront être mises en œuvre selon accord des Parties et de l'Etat de Genève.

#### Art IV.9 - Païement de la subvention forfaitaire d'exploitation

modifié par avenant 1

La subvention forfaitaire d'exploitation est versée par acomptes mensuels, au plus tard le 10 de chaque mois, par douzième du montant annuel.

Le versement du montant définitif de la subvention forfaitaire d'exploitation annuelle peut être régularisé en fin d'année, ou en janvier de l'année N+1, en cas d'adaptations ou modifications à établir et prendre en compte, d'un commun accord entre les Parties et l'Etat de Genève. Le versement du montant définitif tient compte du report du résultat net financier de l'année n-1 .

#### Art IV.10 - Partage de recettes

Modifié par avenant 1

A partir de la sixième année, l'Etat de Genève et Annemasse Agglomération conviennent du partage de recettes suivant, en cas d'écart entre l'engagement de recettes pris par TPG et les recettes réelles :

- Niveau de recettes inférieur à 95% de l'engagement de recettes pris par TPG : les Parties se réuniront pour définir les modalités de prise en charge.
- Niveau de recettes compris entre 95 et 100 % de l'engagement de recettes pris par TPG : pas de compensation de recettes de la part de l'Etat de Genève et d'Annemasse Agglo.
- En cas d'un niveau de recettes supérieur à l'engagement contractuel de TPG :
  - Pour les recettes comprises dans la tranche 101 - 105 % de l'engagement de recettes pris par TPG : partage des recettes à 50/50 entre TPG et les Autorités organisatrices
  - Pour les recettes comprises dans la tranche 106 et 110 % de l'engagement de recettes pris par TPG : 75 % Autorités organisatrices / 25% TPG
  - Pour les recettes supérieures à 110 % de l'engagement de recettes pris par TPG : 100 % des recettes de cette tranche sont reversées aux autorités organisatrices

#### **Art IV.11 - Régime comptable**

Le Concessionnaire met en place une comptabilité qui permette d'identifier, avec clarté, les recettes et les charges d'exploitation et de maintenance afférentes à la partie française de la ligne de tramway transfrontalière T17. Les éventuelles clés de répartition utilisées à cette fin sont indiquées.

L'exercice comptable correspond à l'année civile.

#### **Art IV.12 - Régime fiscal**

**IV.12.1 - Il est rappelé que :**

- les biens de la ligne T17 et les activités de transport public de personnes dans le ressort territorial d'Annemasse -Agglomération sont soumis aux taxes et impôts applicables en France ;
- le Concessionnaire TPG est l'exploitant fiscal, notamment au regard de la TVA applicable aux activités de transport public de personnes ;
- le Concédant a la qualité de « Bailleur » soumis à la TVA pour la mise à disposition du Concessionnaire des biens qu'il a financés et réalisés. A ce titre, il acquitte la taxe foncière due par le propriétaire.

**IV.12.2** - Le Concédant rembourse au Concessionnaire, chaque année, à l'euro l'euro, le montant de la taxe sur les salaires et celui de la contribution économique territoriale (CET). La CET est remboursée sur présentation de l'avis d'imposition de l'année considérée et des sommes effectivement supportées par le Concessionnaire, compte tenu des mesures d'allégement ou de plafonnement dont il bénéficie conformément aux dispositions fiscales en vigueur et qu'il s'engage à demander.

En cas de disparition ou de modification de la CET, les Parties conviennent d'un dispositif de substitution.

Si pendant l'exécution du présent contrat, le Concessionnaire se voyait refuser le prononcé de dégrèvement correspondant au plafonnement de cotisation en fonction de la valeur ajoutée, il est convenu que, dans la mesure où la procédure contentieuse conduite en concertation avec le Concédant n'aboutirait pas favorablement, les surcoûts en résultant pour le Concessionnaire feraient l'objet de compensations sur justificatifs de la part du Concédant.

Le Concédant rembourse au Concessionnaire à l'euro l'euro, les montants effectivement supportés au titre de la taxe sur les salaires, sur présentation de l'avis d'imposition de l'année considérée.

Lors de la rencontre après la deuxième année d'exploitation, les Parties établiront un bilan des remboursements effectués par le Concédant au Concessionnaire, au titre des deux impôts et taxes visés dans le présent article, et se concerteront sur le traitement ultérieur de ces impôts et taxes dans le nouveau plan financier pluriannuel visé à l'article IV.8.4 supra.

#### **Art IV.13 - Rendez-vous contractuels**

**IV.13.1** - Selon la périodicité du renouvellement régulier du contrat de prestations conclu entre l'Etat de Genève et les TPG et des plans directeurs d'accompagnement, les Parties conviennent d'organiser, parallèlement, des rendez-vous contractuels permettant d'établir le nouveau compte d'exploitation prévisionnel pour la partie française de la ligne de tramway transfrontalière, en cohérence avec le plan financier, le plan de fonctionnement et le plan d'investissement des TPG, en ce qui concerne la partie suisse de la ligne de tramway transfrontalière 17. Ces plans, initialement sur quatre (4) ans, sont établis dorénavant sur cinq (5) ans.

#### **IV.13.2** -modifié par avenant 1

En outre, un rendez-vous contractuel est prévu une année avant la fin de la période transitoire, pour établir le compte d'exploitation prévisionnel pluriannuel, tel que visé à l'article IV.8.4 ci-dessus. Le Concessionnaire établira celui-ci pour la durée correspondant au plan directeur 2025-2029 liant les TPG à l'Etat de Genève. Il sera substitué au compte d'exploitation prévisionnel (Annexe ° 13).

#### **Art IV.14 - Réexamen des conditions financières**

Modifié par avenant 1

**IV.14.1** -Pour tenir compte de l'évolution des conditions économiques et techniques d'exécution du présent contrat, ainsi que des événements extérieurs aux Parties, de nature à modifier substantiellement l'économie générale dudit contrat, les conditions financières du présent contrat peuvent être revues à la hausse ou à la baisse, notamment dans les cas suivants :

1. modification de la législation, et notamment de la législation fiscale ou sociale ou de la doctrine fiscale ou de la réglementation technique, ou des règles applicables à la profession de transporteur, entraînant une variation de plus de 10% de charges supplémentaires ;
2. modification de l'offre de transport de plus de 5%, en augmentation ou en diminution ;

3. écart de plus de 10% au-delà de la cinquième année , entre les recettes d'exploitation prévisionnelles prévues à l'annexe 13 et les recettes d'exploitation réelles de l'année constatées au moment de la remise du rapport annuel ;
4. modification du taux de change de plus ou moins 5% du cours annuel moyen de l'Administration fédérale des contributions de référence de l'année écoulée.

**IV.14.2** - Le réexamen des conditions financières du contrat a lieu à la demande :

- soit du Concédant,
- soit du Concessionnaire, sur justificatifs.

Dans le cadre du réexamen des conditions financières, peut être revue notamment la subvention forfaitaire d'exploitation, de sorte qu'elle puisse continuer à contribuer à la couverture des coûts occasionnés par l'ensemble des obligations de service public imposées par le présent contrat et à son équilibre financier, dans le respect du principe d'optimisation de la gestion du service de transport public de personnes sur la ligne de tramway transfrontalière 17.

**IV.14.3** - Les Parties se concertent pour procéder au réexamen et trouver un accord, dans un délai de six mois à compter de la saisine, sur les éventuelles modifications à apporter par avenant aux documents contractuels.

A défaut, le différend est soumis au Tribunal compétent par la Partie la plus diligente.

## Chap V - Contrôle - Sanctions- Fin du contrat

### Art V.1 - Rapport annuel

Le Concessionnaire transmet, chaque année avant le 1<sup>er</sup> juin, au Concédant, un rapport annuel comprenant :

- des données comptables,
- un compte-rendu technique et un compte-rendu financier,
- une analyse de la qualité des services, permettant notamment d'assurer le suivi des indicateurs de qualité et de performance, le respect d'engagements contractuels, ainsi que de voir s'il convient de réexaminer les conditions financières du contrat ou de procéder à des adaptations ou modification de celui-ci. Un rapport sur les opérations de maintenance et de GER ;
- un rapport annuel STPG (obligation réglementaire)

Le contenu du rapport annuel est précisé à l'annexe 16.

### Art V.2 - Tableaux de bord trimestriels

V.2.1 - Le Concessionnaire transmet, dans un délai de six (6) semaines à la fin de chaque trimestre, au Concédant un tableau de bord du trimestre passé. Celui-ci précise notamment :

- le nombre de kilomètre effectués,
- les temps de conduite,
- la fréquentation,
- les mesures des indicateurs de qualité et de performance,
- le bilan de sécurité/ accidents ou incidents significatifs.

V.2.2 - Chaque tableau de bord trimestriel est accompagné d'une note de synthèse expliquant les évolutions constatées par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente.

### **Art V.3 - Information et contrôle du Concédant**

V.3.1 - Outre le rapport annuel et les tableaux de bord trimestriels, le Concessionnaire transmet au Concédant, dans les délais fixés par ce dernier, tous documents, plans, notes ou justificatifs demandés, relatifs à l'exécution du présent contrat ( par exemple information en cas d'évènement notable d'exploitation ou relatif aux biens (délai <4h); Ce type d'information est soumis à formalisme si l'évènement concerne la sécurité (obligation STPG)

V.3.2 - Le Concédant dispose de pouvoirs étendus de contrôle de l'exécution du présent contrat par le Concessionnaire, du respect de ses engagements par ce dernier, ainsi que de la protection de ses intérêts d'Autorité concédante et Autorité organisatrice des mobilités dans son ressort territorial.

Le Concédant exerce ses pouvoirs de contrôle dans le respect de l'autonomie de gestion du Concessionnaire et du secret en matière industrielle et commerciale, ainsi que des règles de protection des données à caractère personnel.

Le Concédant peut, à ses frais, faire appel à des contrôleurs extérieurs, auxquels il rend opposables les stipulations du présent article.

### **Art V.4 - Suivi du contrat**

V.4.1 - Les Parties mettent en place un dispositif de suivi de l'exécution du présent contrat. Il comporte notamment :

- un comité de suivi paritaire, ayant des attributions consultatives ou d'examen et d'étude des questions liées à la ligne T 17 ;
- de réunions périodiques, librement fixées à la demande de l'une ou l'autre Partie, une réunion devant être prévue après la remise du rapport annuel ;
- la mise en œuvre de moyens modernes de communication entre les Parties, dans des conditions à définir.

V.4.2 - La composition, les règles de fonctionnement et les attributions du comité de suivi sont définies en annexe 24.

#### **Art V.5 - Pénalités**

V.5.1 - Sauf cas de force majeure au sens du présent contrat ou cause exonératoire de responsabilité, le Concessionnaire peut se voir appliquer des pénalités dans les cas suivants :

- non-respect des taux des indicateurs de qualité et de performance, en ce compris la marge de tolérance, dans les conditions fixées par l'annexe 7;
- non-exécution ou exécution défectueuse des prestations de maintenance ou de renouvellement, telles que prévues contractuellement, après mise en demeure restée sans effet à l'expiration du délai fixé en fonction de la gravité du manquement contractuel, la pénalité étant de 1000 euros par jour calendaire de retard.

V.5.2 - Les projets des pénalités applicables font l'objet d'un envoi par le Concédant. Le Concessionnaire dispose d'un délai de quinze jours pour répondre et fournir toutes explications.

Le Concédant décide alors d'appliquer, totalement ou partiellement, ou de ne pas appliquer, les pénalités signalées. Le Concédant tient compte des justifications apportées et peut tenir compte de l'amélioration constatée de la qualité de service, telle que mesurée régulièrement.

V.5.3 - Les pénalités sont hors champ d'application de la TVA. Elles sont payables dans un délai de deux mois à compter de la notification de l'état de recettes.

Les pénalités ont un caractère libératoire à l'égard du Concédant, sans préjudice d'éventuels dommages-et-intérêts dus à des usagers ou à des tiers.

Le montant annuel des pénalités susceptibles d'être appliquées est plafonné à 2% du chiffre d'affaires, tel que prévu dans le compte d'exploitation prévisionnel de l'année.

En cas d'atteinte du plafond, le Concessionnaire est tenu de présenter, dans un délai de trois mois, un plan de retour à la qualité du service et aux performances du système de transport, qui fait l'objet d'un avenant, si nécessaire, ou d'une modification de l'annexe 7.

#### **Art V.6 - Mesures d'urgence ou conservatoires**

**V.6.1** - En cas de péril imminent, ou de défaut dans l'exécution du service ou de défaut de maintenance, mettant en danger la sécurité ou la sûreté des personnes et des biens, le Concédant peut prendre les mesures d'urgence et conservatoires nécessaires, y compris l'interruption provisoire du fonctionnement du service. Il en informe immédiatement le Concessionnaire et l'Etat de Genève (Département des infrastructures et des technologies de l'information).

De même en cas de péril imminent, mettant en danger la sécurité ou la sûreté des personnes et des biens, le Concessionnaire peut prendre les mesures d'urgence et conservatoires nécessaires, y compris l'interruption du fonctionnement du service. Il en informe immédiatement le Concédant.

Et ce, sans préjudice des mesures que peuvent prendre les autorités compétentes en matière de police, aux frais et risques du Concessionnaire, pour prévenir tout danger en cas de mauvais état des installations et du matériel roulant exploités par le Concessionnaire.

**V.6.2** - De même, au cas où la sûreté ou la sécurité des voyageurs et des tiers viendrait à être compromise par le comportement d'un de ses agents ou pour toute autre raison, le Concessionnaire doit prendre immédiatement toutes dispositions nécessaires à son rétablissement. Les mêmes obligations incombent au Concessionnaire en cas de recours à la sous-traitance. Le Concessionnaire en informe, sans délai, le Concédant.

**V.6.3** - Les mesures prises, le cas échéant, et les pénalités imposées sont sans préjudice des éventuels dommages-et-intérêts dus à des usagers ou à des tiers.

#### **Art V.7 - Résiliation pour faute**

Sauf cas de force majeure au sens du présent contrat ou de cause exonératoire de responsabilité, en cas de faute d'une particulière gravité ou de manquements graves et répétés du Concessionnaire à ses obligations contractuelles, le Concédant met le Concessionnaire en demeure de remédier à ses manquements, de manière clairement motivée et fixe un délai d'exécution ou de commencement d'exécution en fonction de la nature et de la gravité de la faute. Il en adresse copie à l'Etat de Genève (Département des infrastructures et des technologies de l'information).

Le Concédant et l'Etat de Genève se concertent sur les mesures à prendre selon les modalités définies dans la convention de coopération transfrontalière pour l'exploitation de la ligne de tramway 17. En outre, le Concessionnaire est appelé à présenter toutes observations écrites et demander à être entendu sur les motifs de la mise en demeure,

En toute hypothèse, la résiliation du présent contrat pour faute du Concessionnaire ne peut être prononcée par délibération de l'organe délibérant du Concédant, qu'en accord avec l'Etat de Genève sur les conditions, conséquences et suites d'une telle mesure.

#### **Art V.8 - Résiliation pour motif d'intérêt général**

**V.8.1** - Le Concédant, s'il souhaite résilier, pour motif d'intérêt général, le présent contrat doit, tout d'abord, en informer l'Etat de Genève (Département des infrastructures et des technologies de l'information) et examiner, en concertation, les conditions et les conséquences d'une telle décision pour la partie française de la ligne de tramway transfrontalière 17 et pour l'ensemble de la ligne.

En toute hypothèse, la décision ne peut être prise que par l'organe délibérant du Concédant, qu'après accord avec l'Etat de Genève et préavis, dûment motivé et notifié au Concessionnaire, dans un délai d'au moins un an avant la date de prise d'effet de la résiliation.

**V.8.2** - En cas de résiliation pour motif d'intérêt général, le Concessionnaire a droit à l'indemnisation intégrale de préjudice subi, comprenant les éléments suivants :

- valeur nette comptable des biens immobiliers de l'inventaire B situés dans le ressort territorial du Concédant, exclusivement affectés à l'exécution du présent contrat et repris par le Concédant ;
- frais engagés pour l'exploitation et la maintenance de la ligne T 17 et non couverts à la date de prise d'effet de la résiliation, sur justificatifs ;
- frais directement et indirectement consécutifs à la résiliation, sur justificatifs ;
- perte de bénéfices, calculée sur la base de la moyenne du résultat net des trois dernières années multiplié par le nombre d'années restant à courir.

**V.8.3** - Les indemnités sont fixées à l'amiable entre les Parties, avec l'assistance, le cas échéant, d'un expert nommé d'un commun accord, ou, à défaut, désigné par décision juridictionnelle.

En cas de désaccord persistant, le litige est soumis par la plus diligente au Tribunal compétent.

#### **Art V.9 - Résiliation pour force majeure**

**V.9.1** - En cas de survenance d'un cas de force majeure au sens du présent contrat ou de circonstances extérieures rendant impossible la poursuite de l'exécution du présent contrat pendant un délai d'au moins deux mois, les Parties se concertent avec l'Etat de Genève sur les mesures à prendre, de suspension du contrat et de réparation des dommages causés à la ligne T17.

En cas de constatation, d'un commun accord, de l'impossibilité, devenue définitive, de la poursuite de contrat, les Parties conviennent de le résilier.

**V.9.2** - L'indemnisation du Concessionnaire est fixée à l'amiable, en tenant compte des éventuelles indemnités versées par les assurances sur la valeur des biens, et sans prise en compte de perte de bénéfices.

#### **Art V.10 - Effets de l'expiration du contrat**

**V.10.1 - A la fin du présent contrat, normale ou anticipée :**

- les biens des inventaires A et C sont remis gratuitement au Concédant par le Concessionnaire ;
- Les biens immobiliers de l'inventaire B, qui sont la propriété du Concessionnaire, situés dans le ressort territorial du Concédant, et affectés exclusivement au présent contrat, sont repris par le Concédant à leur valeur nette comptable ;
- les autres biens propres du Concessionnaire demeurent sa propriété.

**V.10.2 -** Le Concessionnaire doit transmettre au Concédant tous les documents en sa possession relatifs au tronçon français de la ligne de tramway transfrontalière 17, nécessaires à la continuité du service public ou devant être intégrées dans les archives publiques (par exemple historique de maintenance), quel que soit leur support, écrit ou informatique. Les Parties se concertent sur la nature des documents concernés.

**V.10.3 -** Les Parties procèdent à une clôture des comptes de la concession et au règlement des sommes dues par chaque Partie à l'autre Partie.

**Art V.11 - Renouvellement du contrat**

Le renouvellement éventuel du présent contrat est effectué en accord avec le Concessionnaire et l'Etat de Genève.

Les Parties et l'Etat de Genève conviennent d'étudier les conditions de renouvellement du présent contrat, au moins deux ans avant son échéance.

## Chap VI - Clauses diverses

### Art VI.1 - Election de domicile

Pour l'exécution du présent contrat, chaque Partie fait élection de domicile en son siège, tel qu'indiqué en tête du contrat.

En cas de changement, chaque Partie en informe l'autre.

### Art VI.2 - Notifications

VI.2.1 - Les notifications de chaque Partie à l'autre Partie sont adressées par lettre recommandée avec avis de réception.

Toutefois, les Parties peuvent convenir de modalités plus rapides de communication par écrit.

VI.2.2 - Chaque Partie désigne un ou plusieurs interlocuteurs selon les questions en cause et en informe l'autre Partie de même qu'en cas de changement.

### Art VI.3 - Règlement des différends

VI.1.3.1 - Chaque tronçon de la ligne 17 relève, en principe, du droit qui lui est territorialement applicable, sauf exceptions telles que prévues à l'article I.1.4)

VI.1.3.2 - Les Parties s'efforceront de régler à l'amiable leurs éventuels différends.

A défaut, le litige sera soumis à la juridiction compétente.

## Art VI.4 - Annexes

VI.4.1 - Sont annexés au présent contrat les documents suivants :

<b>1</b>	tracé initial de la partie française de la ligne de tramway transfrontalière T17
<b>2</b>	périmètre de la concession (Caractéristiques générales du système de tramway T17, notamment dans sa partie française )
<b>3</b>	Périmètre d'intervention et plan de maintenance du Concessionnaire - détail et répartition des missions + bordereau prix prestations variables
<b>4</b>	Offre de transport de référence -modifié par l'avenant 1
<b>5</b>	Plan de service de substitution en cas de perturbations
<b>6</b>	Mesures de compensation en cas de perturbations
<b>7</b>	Qualité de service (indicateurs, mesures, modalités de contrôle et pénalités)
<b>10</b>	Renouvellement à la charge du Concédant
<b>11</b>	Renouvellement à la charge du Concessionnaire
<b>12</b>	Plan général de financement et d'amortissement des investissements à la charge du Concessionnaire

SLOW

<b>13</b>	Compte d'exploitation prévisionnel - modifié par avenant 1
<b>14</b>	Tarifs - modifié par avenant 1
	a) Assortiment tarifaire
	b) Commercialisation des titres de transport
<b>15</b>	compensation tarifaire
<b>16</b>	Rapport annuel.

#### VI.4.2 - Seront annexés ultérieurement les documents suivants :

<b>8</b>	Dispositions réglementaires sur le transport des voyageurs
<b>9</b>	Protection des données à caractère personnel
<b>17</b>	convention interface
<b>18</b>	- Procès-verbaux de mise à disposition, provisoire ou définitive, des biens de la ligne T17
<b>19</b>	- Plan de délimitation de la ligne T17
<b>20</b>	- Inventaire des biens (A et B).
<b>21</b>	répartition des rôles concédant/concessionnaire en phase de garanties

*SLO*

<b>22</b>	note de procédure travaux et interventions à proximité de la plateforme
<b>23</b>	responsabilité concédant/ concessionnaire en matière de sécurité
<b>24</b>	Comité de suivi du contrat de concession

*PROJET*

SLOW

Fait à Annemasse

En trois exemplaires originaux

Le

Pour le Concédant

Pour le Concessionnaire

Le Président de

La Présidente des Transports  
publics genevois

Annemasse Agglomération

M. \_\_\_\_\_

Mme Anne HORNUNG-SOUKUP

Le Directeur général des TPG

M. Denis BERDOZ



ANNEXE 13 - COMPTE D'EXPLOITATION PREVISIONNEL

Ligne 17, en EUR. Taux de change 1 EUR = 1

2022 FR 2023 FR 2024 FR  
 Offre commandée sur FR  
 KM productifs 1 18 295 106 962 121 251  
 Temps productifs 9 449 8 254 10 390  
 Recettes d'exploitation 1 707 608 1 491 649 1 811 601  
 Droit du sillon 1 300 000 1 300 000 1 300 000

TOTAL DES PRODUITS 3 007 608 2 791 649 3 111 601

Coûts de conduite 923 079 806 338 1 062 647  
 Coûts fixes des véhicules 414 285 374 595 441 793  
 Coûts des véhicules pièces et consommables 166 630 150 666 188 300  
 Coûts des véhicules énergie de traction 75 698 68 446 85 543  
 Main d'œuvre des véhicules - frais directs 229 229 207 268 245 985  
 TOTAL DES COUTS VEHICULES 885 842 800 976 961 621

Coûts de logistique roulement 181 791 158 801 209 278

TOTAL COUTS D'EXPLOITATION 1 990 712 1 766 115 2 233 545

Coûts voie et ligne aérienne 104 392 104 392 216 693  
 Droit du sillon 1 300 000 1 300 000 1 300 000  
 Contrôle des TT 120 218 108 701 182 000  
 Coûts clients 91 764 82 973 99 785  
 TOTAL AUTRES PRESTATIONS 1 616 374 1 596 066 1 798 478

TOTAL DES COUTS 3 607 087 3 362 181 4 032 024

COUTS NON COUVERTS (hors sillon) -599 479 -570 531 -920 423

Prorata heures (2/3)  
 Prorata kilomètres (1/3)

Subvention AA nécessaire 794 744 847 993 873 176  
 Prorata heures (2/3)  
 Prorata kilomètres (1/3)

Ligne 17, en EUR. Taux de change 1 EUR = 1

2022 FR 2023 FR 2024 FR  
 KM productifs 1 18 295 106 962 121 251  
 Temps productifs 9 449 8 254 10 390  
 Recettes d'exploitation 1 707 608 1 491 649 1 811 601  
 Droit du sillon 1 300 000 1 300 000 1 300 000

TOTAL DES PRODUITS 3 007 608 2 791 649 3 111 601

Coûts de conduite 923 079 806 338 1 062 647  
 Coûts fixes des véhicules 414 285 374 595 441 793  
 Coûts des véhicules pièces et consommables 166 630 150 666 188 300  
 Coûts des véhicules énergie de traction 75 698 68 446 85 543  
 Main d'œuvre des véhicules - frais directs 229 229 207 268 245 985  
 TOTAL DES COUTS VEHICULES 885 842 800 976 961 621

Coûts de logistique roulement 181 791 158 801 209 278

TOTAL COUTS D'EXPLOITATION 1 990 712 1 766 115 2 233 545

Coûts voie et ligne aérienne 104 392 104 392 216 693  
 Droit du sillon 1 300 000 1 300 000 1 300 000  
 Contrôle des TT 120 218 108 701 182 000  
 Coûts clients 91 764 82 973 99 785  
 TOTAL AUTRES PRESTATIONS 1 616 374 1 596 066 1 798 478

TOTAL DES COUTS 3 607 087 3 362 181 4 032 024

COUTS NON COUVERTS (hors sillon) -599 479 -570 531 -920 423

Prorata heures (2/3)  
 Prorata kilomètres (1/3)

Subvention AA nécessaire 794 744 847 993 873 176  
 Prorata heures (2/3)  
 Prorata kilomètres (1/3)