

## ACCORD- CADRE A BONS DE COMMANDE

La DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités),  
Dont le siège se situe Tour Séquoia, 1 place Carpeaux, 92800 Puteaux  
Ci-après désigné « l'Acheteur »

Mission d'assistance technique auprès de la direction des mobilités routières (DMR) pour la  
gestion de la continuité des systèmes informatiques nécessaires à l'exploitation à la fin des  
concessions autoroutières

## **Cahier des Clauses Techniques Particulières** **(CCTP)**

Référence : DGITM-DMR-FCA-33-2024

## Table des matières

I. Contexte .....	3
II. Définition des missions.....	5
Prestation P1 - Prise de connaissance du contexte.....	5
Prestation P2 - Contrôle / approfondissement de l’inventaire et de la cartographie des structures de systèmes informatiques .....	6
Prestation P3 – Assistance à la définition et l’analyse de scénarios pour la prise en compte de la gestion de la continuité des SI dans le pilotage des contrats en cours et la définition du cadre d’intervention des futurs gestionnaires .....	7
Prestation P4 - Assistances ponctuelles .....	8
III. Livrables.....	8

## I. Contexte

Dans le cadre de la fin des contrats des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) historiques ou d'ouvrages (cas de la CCISE pour les ponts de Tancarville et de Normandie qui sera cependant assimilée sous le terme « SCA » pour la suite du document), l'Etat, en tant qu'autorité concédante représentée par la sous-direction des financements innovants et du contrôle des concessions autoroutières (DGITM/DMR/FCA), s'assure de la bonne continuité du service public au-delà de l'échéance des contrats existants. En particulier, les contrats en cours ne précisent pas les conditions applicables à la gestion des systèmes informatiques et des données associées nécessaires à l'exploitation (collecte des informations et pilotage des actions et des équipements déployés en matière de gestion du trafic, de sécurité et du péage), pendant la période de transition entre le gestionnaire actuel et son successeur.

Pour préparer ce processus de fin de concession, des travaux et négociations doivent être engagés avec les SCA et plusieurs principes sont envisagés :

- L'établissement d'un inventaire et d'une cartographie des structures des systèmes informatiques et des données associées des sociétés, nécessaires à la bonne réalisation du service vis-à-vis des usagers et dont le contrat arrivera à échéance,
- La définition des attentes vis-à-vis des gestionnaires actuels pour garantir la continuité d'exploitation pendant une période de recouvrement voire au-delà de la fin de leur concession,
- La définition des attentes vis-à-vis des gestionnaires futurs en amont de leur prise en charge effective de l'exploitation des réseaux,
- Le contrôle par l'autorité concédante de la continuité du service public, à la fois en termes de bon état dans lequel les biens de retour constitutifs des systèmes d'informations doivent être remis à l'Etat à la fin des contrats en cours que d'interface avec les futurs gestionnaires.

C'est dans le cadre de ce processus que s'inscrit cet accord-cadre, avec des prestations d'assistance à maîtrise d'ouvrage qui concernent l'inventaire des systèmes d'informations et des propositions de scénarii de principes contractuels et clauses associées permettant de s'assurer de la continuité d'exploitation vis-à-vis des systèmes informatiques qui s'y rapportent.

Les différentes échéances des contrats de concession des premières sociétés s'échelonnent selon le calendrier prévisionnel suivant :

	Date de fin de concession	Date limite de définition des interfaces
CCISE Tancarville	17/11/2031	17/11/2027
CCISE Normandie	17/11/2031	17/11/2027
SANEF	31/12/2031	31/12/2027
ESCOTA	29/02/2032	28/02/2028
SAPN	31/08/2033	31/08/2029

La mission d'assistance technique devra au plus tard se terminer six mois avant la date limite de définition des interfaces de chacune des sociétés, listée dans le tableau ci-dessus.

Dans le cadre de la transition de gestion des infrastructures numériques et des services liés à l'exploitation, il est crucial de préciser les attentes vis-à-vis des différents acteurs à chaque étape. Ce contexte se caractérise par une complexité des logiciels, des systèmes informatiques et des données associées, allant des applications de gestion aux logiciels opérationnels critiques pour la sécurité et l'efficacité des opérations, tels que les systèmes d'aide à l'exploitation et à la gestion de trafic, le pilotage des équipements d'exploitation (PMV, etc.) et de sécurité (notamment en tunnel) ou les systèmes de gestion du péage. Ces systèmes sont souvent intégrés à des infrastructures physiques et logicielles spécifiques, non homogènes en termes de propriété intellectuelle, et nécessitent des paramétrages précis, rendant leur transfert complexe. De plus, certains systèmes, comme les logiciels embarqués dans les appareils d'exploitation (système d'exploitation), et les middlewares utilisés, comme Oracle, présentent des défis supplémentaires en termes de licences et de compatibilité. Les différents acteurs disposent par ailleurs, dans des proportions variées, de leurs propres systèmes d'exploitation et un gestionnaire entrant n'a pas nécessairement vocation à reprendre dans la durée l'ensemble de l'architecture et des systèmes du gestionnaire précédent. Enfin, des redéfinitions du périmètre des réseaux autoroutiers confiés aux différents exploitants peuvent être envisagées et les conditions du transfert du pilotage des équipements associés à ces modifications de périmètre sont à prendre en compte.

Les contrats actuels ne précisent pas les processus de transfert de savoir-faire technique, de propriété intellectuelle et de gestion des licences logicielles. Il est impératif de les définir et d'arrêter les clauses et jalons à intégrer aux différents contrats. En outre, les contrats définissent seulement un principe de remise des biens

de retour en « bon état d'entretien », conformément aux principes dégagés par la jurisprudence en matière de concession, de même qu'un principe de continuité du service public. Un des enjeux pour l'Etat est donc de préciser à la fois ce bon état d'entretien des biens de retour, de même que la déclinaison du principe de continuité du service public.

## II. Définition des missions

Les missions concernées par cet accord-cadre ont pour objet de permettre au concédant d'une part de définir une doctrine s'agissant de la prise en compte des systèmes informatiques et des données associées dans le cadre du processus de fin de concession ci-dessus et d'autre part d'élaborer une démarche, le cas échéant présentant plusieurs scénarios, visant à assurer dans les meilleures conditions la transition entre nouveaux et anciens gestionnaires du réseau autoroutier concédé.

La mission est réalisée en étroite collaboration avec le cabinet de conseil juridique de la DMR, SELAS LPA-CGR avocats.

Les missions de base attendues par le futur titulaire, concernent :

- L'établissement d'une note de prise de connaissance du contexte contractuel, réglementaire et technique de la fin de concession ;
- La réalisation de l'inventaire et de la cartographie des systèmes informatiques en lien avec l'exploitation des réseaux de chacune des 4 sociétés du périmètre du marché à partir des éléments produits par les SCA;
- L'assistance à la définition et l'analyse de scénarii pour la prise en compte de la gestion de la continuité des SI dans le pilotage des contrats en cours et la définition du cadre d'intervention des futurs gestionnaires ;
- Des assistances ponctuelles rémunérées à la journée.

Des précisions sur la portée des analyses attendues dans le cadre des différentes missions sont apportées dans les paragraphes suivants.

### Prestation P1 - Prise de connaissance du contexte

Le titulaire doit établir un document de synthèse comprenant les éléments suivants :

- prise de connaissance des contrats et calendriers ;
- appropriation de la démarche FCA par rapport à la gestion des fins de concessions ;

- appropriation générale de la composition des infrastructures et logiciels informatiques pour chaque concession, étant précisé que les systèmes d'informations :
  - SANEF et SAPN sont très largement identiques, les deux sociétés, dont l'une est filiale de l'autre, appartenant au même groupe ;
  - Les deux concessions gérées par la CCISE sont, en matière de SI exploitation, gérées comme une unique concession.
- note d'enjeux au regard des caractéristiques générales des systèmes d'informations de chaque SCA.

Les documents contractuels, le cadrage du processus de fin de concession et les premiers éléments partiels des différentes cartographies des systèmes informatiques et des données associées des SCA sont fournis au titulaire par FCA lors d'une réunion de lancement de la mission.

En complément de ce document de synthèse, le titulaire établira, pour chaque société, un projet de commande avec la liste et la forme des compléments et reprises à fournir pour établir les cartographies au niveau permettant la poursuite de la mission. Il précisera par ailleurs les délais selon lui nécessaires à l'établissement de ces éléments par les différentes sociétés. Ces éléments seront ensuite demandés par FCA à chaque société en vue du lancement des prestations P2.

Le document de synthèse et les projets de commande seront présentés à FCA lors de réunions de restitution.

La prestation comprend l'ensemble des réunions de travail avec FCA, des réunions avec les SCA, qui pourront se tenir en présentiel ou en visioconférence.

## [Prestation P2 - Contrôle / approfondissement de l'inventaire et de la cartographie des structures de systèmes informatiques](#)

Pour chaque SCA, il est demandé au titulaire de contrôler et, le cas échéant, d'affiner la cartographie remise sur la base des compléments demandés aux sociétés par FCA à l'issue de la phase précédente.

Un ou des audits des systèmes des sociétés seront programmés par le prestataire à cet effet.

Le document de synthèse récapitulant la cartographie détaillée et consolidée ainsi que les typologies de licences associées et les questions de propriété intellectuelle au regard du droit des concessions est remis et présenté à FCA lors d'une réunion de restitution. Un rapport d'étude comprenant l'ensemble des éléments d'analyses est également remis à FCA.

La prestation comprend l'ensemble des réunions de travail avec FCA qui pourront se tenir en présentiel ou en en visioconférence.

Prestation P3 – Assistance à la définition et l'analyse de scénarios pour la prise en compte de la gestion de la continuité des SI dans le pilotage des contrats en cours et la définition du cadre d'intervention des futurs gestionnaires

Sur la base de son analyse détaillée de l'état de l'art des pratiques et contrats dans des domaines comparables et de l'identification des enjeux essentiels au regard des objectifs de continuité d'exploitation, le prestataire propose un ou des scénarii de principes contractuels et clauses associées au service de l'organisation de la transition entre les gestionnaires sortants et les gestionnaires repreneurs des concessions autoroutières. Ces scénarii concernent :

- La période précédant le lancement de l'appel d'offre de renouvellement de la concession le cas échéant
- La période de recouvrement antérieure à l'échéance de la concession ;
- L'éventuelle période de transition couvrant à compter du changement de gestionnaire.

Ils devront permettre d'atteindre les objectifs fonctionnels de continuité d'exploitation et de facilitation de la transition. Notamment, ces objectifs fonctionnels doivent prendre en compte que le choix du futur gestionnaire de tout ou partie des réseaux concernés pourrait relever d'une procédure d'appel d'offres, avec mise en concurrence. Les enjeux classiques en termes de commande publique (égalité de traitement des candidats, performance de l'achat public, ...) doivent ainsi être pris en compte dans les propositions formulées.

Cette prestation comprend :

- L'analyse et la justification des éléments que le concédant doit demander aux concessionnaires sortants dans le cadre contractuel existant, ainsi que de l'intérêt éventuel de modifier les contrats par voie d'avenant, ou de préparer des dispositifs conventionnels ad hoc, le cas échéant à titre onéreux auquel cas des estimations seront à fournir, entre les concessionnaires sortants et les nouveaux gestionnaires ;
- La définition de points d'arrêts ou jalons mesurables avant la fin des contrats en cours ainsi que les modalités de contrôle voire de sanction que doit se donner le concédant tout au long du processus;
- L'identification et l'intégration des éventuels impacts que pourraient avoir des modifications de périmètres du réseau autoroutier concédé sur la continuité de l'exploitation systèmes informatiques du périmètre de la mission ;

- L'étude d'impact de la démutualisation des infrastructures et des systèmes informatiques et prestations intellectuelles associées entre les sociétés appartenant à un même groupe (Sanef et SAPN pour le groupe Abertis, Escota et ASF, Cofiroute pour le groupe Vinci Autoroute), et les besoins des concessionnaires existants d'autonomiser leurs services informatiques ;
- Le listing des informations et pièces techniques que le concédant devra exiger des SCA sortantes et intégrer aux futurs marchés.

Le prestataire produira un document de synthèse récapitulant cette analyse, qui sera présenté à FCA lors d'une réunion de restitution. Un rapport d'étude comprenant l'ensemble des éléments d'analyses est également remis à FCA.

La prestation comprend l'ensemble des réunions de travail avec FCA qui pourront se tenir en présentiel ou en visioconférence.

#### Prestation P4 - Assistances ponctuelles

FCA peut solliciter l'expertise du titulaire sur une question annexe aux prestations P1, P2 ou P3. Cette prestation est rémunérée à la journée (soit environ 8 h en moyenne) et fait l'objet, avant toute commande, d'un devis après échange avec FCA.

Notamment, ces missions pourront conduire le prestataire à accompagner FCA dans le cadre :

- de l'élaboration, de la vérification ou du complément des programmes d'entretien et de renouvellement des SI des SCA ;
- d'analyses techniques complémentaires d'éléments transmis par les concessionnaires
- de manière générale, des discussions avec les concessionnaires existants (réunions de négociations, analyses de documents, etc.) .

### III. Livrables

Chaque prestation fait l'objet d'un livrable formalisé.

Les livrables sont rédigés intégralement en langue française,

Ils sont mis à la disposition de FCA par le moyen le plus « propre » possible : format dématérialisé, compressé au maximum, espace de travail collaboratif, si impression obligatoire garantie de l'usage de papiers recyclé ou éco-labellisé, etc.



A l'issue des opérations de vérification, FCA donnera son accord pour l'édition des documents définitifs. Cette approbation pourra être accompagnée de remarques à prendre en compte (à la charge du titulaire).