

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DU TOURISME ET DE LA MER

Décret du 5 novembre 2004 approuvant des avenants aux conventions passées entre l'Etat et la société des Autoroutes Rhône-Alpes (AREA), entre l'Etat et la Société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN), entre l'Etat et la société des Autoroutes du sud de la France (ASF) et aux cahiers des charges annexés à ces conventions

NOR: *EQURO400974D*

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer,

Vu le code de la voirie routière, notamment ses articles L. 122-4 et L. 122-4-1 ;

Vu la loi n° 2001-420 du 15 mai 2001 relative aux nouvelles régulations économiques, notamment son article 140 ;

Vu le code de commerce, notamment son article L. 225-51-1 ;

Vu l'ordonnance n° 2001-273 du 28 mars 2001 transposant certaines dispositions de la directive 1999/62/CE du Parlement et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et réformant le régime d'exploitation de certaines sociétés concessionnaires d'autoroutes, ensemble la loi n° 2001-1011 du 5 novembre 2001 qui l'a ratifiée ;

Vu le décret du 9 mai 1988 approuvant la convention passée entre l'Etat et la société des Autoroutes Rhône-Alpes (AREA) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes, ensemble les décrets des 17 juillet 1990, 12 avril 1991, 14 mai 1991, 31 mars 1992, 26 octobre 1995, 26 décembre 1997, 29 décembre 1997, 30 décembre 2000 et 30 novembre 2001 approuvant les avenants à cette convention et au cahier des charges annexé ;

Vu le décret du 3 mai 1995 approuvant la convention passée entre l'Etat et la Société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes, ensemble les décrets des 26 octobre 1995, 26 décembre 1997, 30 décembre 2000, 29 novembre 2001 et 30 novembre 2001 approuvant les avenants à cette convention et au cahier des charges annexé ;

Vu le décret du 7 février 1992 approuvant la convention passée entre l'Etat et la société des Autoroutes du sud de la France (ASF) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes, ensemble les décrets des 10 mai 1996, 18 novembre 1997, 26 décembre 1997, 29 décembre 1997, 30 décembre 2000, 30 novembre 2001, 1^{er} mars 2002, 26 août 2003 et 29 juillet 2004 approuvant les avenants à cette convention et au cahier des charges annexé ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décrète :

Art. 1^{er}. – Sont approuvés :

1. Le 10^e avenant à la convention passée entre l'Etat et la société des Autoroutes Rhône-Alpes (AREA) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes, approuvée par décret du 9 mai 1988, et au cahier des charges annexé à cette convention ;

2. Le 6^e avenant à la convention passée entre l'Etat et la société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes approuvée par décret du 3 mai 1995 et au cahier des charges annexé à cette convention ;

3. 10^e avenant à la convention passée entre l'Etat et la société des Autoroutes du sud de la France (ASF) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes, approuvée par décret du 7 février 1992, et au cahier des charges annexé à cette convention.

Art. 2. – Ces avenants et les listes des modifications apportées aux cahiers des charges sont annexés au présent décret.

Art. 3. – Le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, et le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer et le secrétaire d'Etat au budget et à la réforme budgétaire sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 5 novembre 2004.

JEAN-PIERRE RAFFARIN

Par le Premier ministre :

*Le ministre de l'équipement, des transports,
de l'aménagement du territoire,
du tourisme et de la mer,*

GILLES DE ROBIEN

*Le ministre d'Etat, ministre de l'économie,
des finances et de l'industrie,*

NICOLAS SARKOZY

*Le secrétaire d'Etat au budget
et à la réforme budgétaire,*

DOMINIQUE BUSSEREAU

A N N E X E

10^e AVENANT À LA CONVENTION PASSÉE ENTRE L'ÉTAT ET LA SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES RHÔNE-ALPES (AREA) POUR LA CONCESSION DE LA CONSTRUCTION, DE L'ENTRETIEN ET DE L'EXPLOITATION D'AUTOROUTES, APPROUVÉE PAR DÉCRET DU 9 MAI 1988 MODIFIÉ, ET AU CAHIER DES CHARGES ANNEXÉ À CETTE CONVENTION

Sous réserve de l'approbation du présent avenant par décret en Conseil d'Etat,

Entre :

Le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, agissant au nom de l'Etat, d'une part,

Et :

La société des Autoroutes Rhône-Alpes (AREA), société anonyme, dont le siège social est situé à Paris (7^e), 41 bis, avenue Bosquet, représentée par M. Pierre Rimattei, directeur général, dûment accrédité, d'autre part, il a été convenu ce qui suit :

Article 1^{er}

La convention de concession est modifiée comme suit :

« Article 1^{er} »

Dans les conditions définies par la présente convention et le cahier des charges annexé, l'Etat concède à la société des Autoroutes Rhône-Alpes, qui accepte, la construction, l'entretien et l'exploitation d'un ensemble d'autoroutes, y compris les ouvrages et installations annexes, comportant :

1.1. Sections en service :

a) Les sections de l'autoroute A 41 comprises entre Grenoble (Isère) et la bifurcation de Francin (Savoie), d'une part, et entre Chambéry-Nord (Savoie) et Villy-le-Pelloux (Haute-Savoie), d'autre part, d'une longueur de 92 kilomètres environ ;

b) L'autoroute A 410 comprise entre Villy-le-Pelloux (Haute-Savoie) et Scientrier (Haute-Savoie), d'une longueur de 25 kilomètres environ ;

c) Les sections de l'autoroute A 43 comprises entre Lyon (Rhône) et Chambéry-Nord (Savoie), d'une part, et entre Chambéry-Sud (Savoie) et Aiton (Savoie), d'autre part, d'une longueur de 128 kilomètres environ ;

d) L'autoroute A 430 comprise entre Pont-Royal (commune d'Aiton [Savoie]) et Alberville-Ouest (Savoie), d'une longueur de 15 kilomètres environ ;

e) La section de l'autoroute A 432 comprise entre Saint-Laurent-de-Mure (Rhône) et l'aéroport de Lyon-Satolas, d'une longueur de 4 kilomètres environ ;

f) La section de l'autoroute A 48 comprise entre Bourgoin-Est (Isère) et Grenoble (Isère), d'une longueur de 50 kilomètres environ ;

g) La section de l'autoroute A 49 comprise entre Voreppe (Isère) et Bourg-de-Péage (Drôme), d'une longueur de 62 kilomètres environ ;

La concession s'étend aux sections suivantes déjà construites par l'Etat :

a) Saint-Egrève (Isère)–Pont-de-Veurey (Isère) ;

b) Meylan (Isère)–Le Touvet (Isère), réalisée sur une seule chaussée seulement à l'origine et complétée pour la seconde chaussée par AREA depuis.

1.2. Section en cours de réalisation :

Section de l'autoroute A 51 comprise entre Grenoble (Isère) et le col du Fau (commune de Monestier-de-Clermont [Isère]), d'une longueur de 26 kilomètres environ. »

Article 2

Le présent avenant à la convention de concession, ensemble la liste jointe des modifications apportées au cahier des charges et les nouvelles pièces annexées à ce dernier, entreront en vigueur dès leur approbation par décret en Conseil d'Etat.

Article 3

Les frais de publication au *Journal officiel* de la République française et d'impression du présent avenant, ensemble la liste jointe des modifications apportées au cahier des charges de cette convention de concession ainsi que les nouvelles pièces annexes audit avenant, seront supportés par la société concessionnaire.

Fait à Paris, le 4 novembre 2004.

Pour l'Etat :

*Le ministre de l'équipement, des transports,
de l'aménagement du territoire,
du tourisme et de la mer,*

GILLES DE ROBIEN

Pour la société des Autoroutes

Rhône-Alpes :

Le directeur général,

PIERRE RIMATTEI

A N N E X E

MODIFICATIONS APPORTÉES AU CAHIER DES CHARGES ANNEXÉ À LA CONVENTION DE CONCESSION
DE LA SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES RHÔNE-ALPES (AREA)

Article 1^{er}

L'article 1^{er} est rédigé comme suit :

« Article 1^{er}

Objet de la concession

Sous réserve des dispositions des actes administratifs intervenus ou à intervenir portant déclaration d'utilité publique ou classement dans le domaine autoroutier, le présent cahier des charges s'applique à la construction, à l'entretien et à l'exploitation des autoroutes ou sections d'autoroutes suivantes, y compris les ouvrages et installations annexes :

1.1. Sections en service :

a) Les sections de l'autoroute A 41 comprises entre Grenoble (Isère) et la bifurcation de Francin (Savoie), d'une part, et entre Chambéry-Nord (Savoie) et Villy-le-Pelloux (Haute-Savoie), d'autre part, d'une longueur de 92 kilomètres environ.

b) L'autoroute A 410 comprise entre Villy-le-Pelloux (Haute-Savoie) et Scientrier (Haute-Savoie), d'une longueur de 25 kilomètres environ.

c) Les sections de l'autoroute A 43 comprises entre Lyon (Rhône) et Chambéry-Nord (Savoie), d'une part, et entre Chambéry-Sud (Savoie) et Aiton (Savoie), d'autre part, d'une longueur de 128 kilomètres environ.

d) L'autoroute A 430 comprise entre Pont-Royal (commune d'Aiton [Savoie]) et Alberville-Ouest (Savoie), d'une longueur de 15 kilomètres environ.

g) La section de l'autoroute A 432 comprise entre Saint-Laurent-de-Mure (Rhône) et l'aéroport de Lyon-Satolas, d'une longueur de 4 kilomètres environ.

h) La section de l'autoroute A 48 comprise entre Bourgoin-Est (Isère) et Grenoble (Isère), d'une longueur de 50 kilomètres environ.

g) La section de l'autoroute A 49 comprise entre Voreppe (Isère) et Bourg-de-Péage (Drôme), d'une longueur de 62 kilomètres environ.

La concession s'étend aux sections suivantes déjà construites par l'Etat :

a) Saint-Egrève (Isère) - Pont-de-Veurey (Isère) ;

b) Meylan (Isère) - Le Touvet (Isère), réalisée sur une seule chaussée seulement à l'origine et complétée pour la seconde chaussée par AREA depuis.

1.3. Section en cours de réalisation :

Section de l'autoroute A 51 comprise entre Grenoble (Isère) et le col du Fau (commune de Monestier-de-Clermont [Isère]), d'une longueur de 26 kilomètres environ. »

Article 2

L'article 2 est rédigé comme suit :

« Article 2

Assiette de la concession

2.1. La concession s'étend à tous les terrains, ouvrages et installations nécessaires à la construction, à l'entretien et l'exploitation de l'autoroute, y compris les raccordements aux voiries existantes, les dépendances et installations annexes directement nécessaires au service des usagers et réalisés en vue d'améliorer l'exploitation, tels que les aires de stationnement, stations-service, restaurants, motels, hôtels.

Sur l'autoroute A 41, la limite de la concession est fixée au raccordement à la route nationale 90 déviée à Meylan (Isère) au sud ;

Sur l'autoroute A 410, la limite de la concession est fixée au raccordement à l'autoroute A 40 à Scientrier au nord ;

Sur l'autoroute A 43, les limites de la concession sont fixées :

- à l'ouest : à l'échangeur de Bron-Porte des Alpes, d'une part, et au raccordement à la route nationale 201 (VRU) au nord de Chambéry, d'autre part ;
- au raccordement à la voie rapide urbaine au sud de Chambéry, d'une part, et à l'échangeur d'Aiton à l'est, d'autre part.

Sur l'autoroute A 430, la limite de la concession est fixée au raccordement à la route nationale 90 à Gilly-sur-Isère ;

Sur l'autoroute A 432, la limite de la concession est fixée à l'entrée de la voie d'accès à l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry ;

Sur l'autoroute A 48, la limite de la concession est fixée au sud de l'échangeur de Saint-Egrève-Nord ;

Sur l'autoroute A 49, la limite de la concession est fixée au raccordement à la route nationale 532 à Bourg-de-Péage ;

Sur l'autoroute A 51, la limite de la concession est fixée au raccordement à l'autoroute A 480 à Claix au nord, d'une part, et au raccordement avec la route nationale 75 au col du Fau (commune de Monestier-de-Clermont) au sud, d'autre part ;

Sur les raccordements aux voiries existantes, la limite de la concession est fixée au premier carrefour à partir de l'autoroute (sauf dans les cas particuliers explicités par le plan en annexe 1), dans les conditions suivantes :

TRONÇONS	ÉCHANGEURS	VOIES RACCORDÉES correspondant à la limite de la concession
A 41 Grenoble-bifurcation de Francin	La Carronnerie..... Meylan Ouest	RN 90. Desserte locale, RN 90.
	Rocade Sud..... Meylan Est.....	RN 87. Desserte locale, RN 90.
	Montbonnot..... La Bâtie	RD 11. RD 165.
	Brignoud..... Le Touvet.....	RD 10. RD 29.
	Pontcharra	RN 90.
A 41 Chambéry Nord-Villy-le-Pelloux.....	Aix-les-Bains Sud	RD 17.
	Aix-les-Bains Nord	RD 911.
	Rumilly-l'Albanais.....	RD 3.
	Annecy Sud.....	RN 1508.
	Annecy Nord.....	RD 908 B.
	Cruseilles-Les Glières.....	RN 201.
A 410 Villy-le-Pelloux-Scientrier	Le pays rochois	RN 203.
	Scientrier.....	A 40.
A 43 Lyon-Chambéry Nord	Porte des Alpes	Boulevard urbain Est.
	Bron Aviation.....	Boulevard André-Boulloche (Grand Lyon).

TRONÇONS	ÉCHANGEURS	VOIES RACCORDÉES correspondant à la limite de la concession
	Saint-Priest mi-plaine..... L'Isle-d'Abeau Ouest : demi-échangeur de Chesnes.. et demi-échangeur de Saint-Quentin-Fallavier L'Isle-d'Abeau-Villefontaine..... L'Isle-d'Abeau centre..... Ruy - Bourgoin Jallieu..... La Tour-du-Pin..... Chimilin..... Belmont-Tramonet..... Lac d'Aiguebelette..... Chambéry Nord.....	A 46 Sud et RN 346. RD 311. RD 75. RN 6. RN 6. RN 6 et RN 85. RD 51. RD 592. RD 916 A. RD 41. RN 201/VRU.
A 43 Chambéry Sud-Aiton.....	Chambéry-La Ravoire..... Le Granier..... Chignin..... Montmélian..... Châteauneuf (Saint-Pierre-d'Albigny, demi- échangeur)..... Aiton.....	Voie rapide urbaine Sud (RN 201). RD 9. RN 90. RD 204. RD 202. RD 925.
A 430 Pont-Royal-Albertville.....	Frontenex (demi-échangeur)..... Gilly-sur-Isère.....	RD 69. RN 90.
A 432 Bretelle de Saint-Exupéry.....	Bifurcation..... Colombier-Saugnieu.....	A 43. RD 29.
A 48 Bourgoin-Grenoble.....	Rives..... Champfeuillet-Voiron..... Mauvernay-Moirans (demi-échangeur)..... Pont de Veurey-Voreppe..... Saint-Egrève Nord.....	RD 519. RN 1075. Voie nouvelle. RD 3. RD 105 F.
A 49 Voreppe-Bourg-de-Péage.....	Tullins..... Vinay..... Saint-Marcellin..... La Baume-d'Hostun..... Chatuzange-le-Goubet..... Demi-échangeur à l'est de Romans et Bourg-de- Péage..... Demi-échangeur à l'ouest de Romans et Bourg-de- Péage.....	RD 45. RD 22. RD 518. RD 325 A. Bretelle de Chatuzange et RN 532. RD 538. RN 532.
A 51 Grenoble-col du Fau.....	Varces..... Saint-Paul-de-Varces (demi-échangeur)..... Vif..... Sinard (demi-échangeur)..... Col du Fau.....	A 480. RD 107. RN 75. RD 110. RN 75.

Les terrains déjà acquis par l'Etat sont mis à la disposition du concessionnaire.

Les autres terrains nécessaires à la concession sont acquis directement par le concessionnaire pour le compte de l'Etat ; ils sont, dès leur acquisition, intégrés au domaine de l'Etat.

2.2. Les biens meubles ou immeubles mis à disposition par l'Etat, acquis ou réalisés par la société concessionnaire, se composent de biens de retour, de biens de reprise et de biens propres. Ils sont définis de la façon suivante :

2.2.1. Biens de retour :

Ils se composent des terrains, bâtiments, ouvrages, installations et objets mobiliers nécessaires à l'exploitation de la concession telle qu'elle est définie par la convention de concession, par le présent cahier des charges et ses annexes, réalisés, acquis par la société concessionnaire ou mis à disposition par l'autorité concédante, ci-après désignés "biens de retour".

Ces biens appartiennent à l'autorité concédante dès leur achèvement, acquisition ou mise à disposition.

En fin de concession, ces biens reviennent obligatoirement, et du seul fait de l'expiration de la concession, à l'autorité concédante. Dans le cadre des articles 36 et 37 du présent cahier des charges, ce retour est, en tout état de cause, gratuit.

2.2.2. Biens de reprise :

Ils se composent des biens autres que les biens de retour, qui peuvent éventuellement être repris par l'autorité concédante en fin de concession dans les conditions de l'article 37.2 si l'autorité concédante estime qu'ils peuvent être utiles à l'exploitation de la concession, ci-après désignés "biens de reprise".

Ces biens appartiennent à la société concessionnaire tant que l'autorité concédante n'a pas usé de son droit de reprise.

2.2.3. Biens propres :

Les biens propres se composent des biens qui ne sont ni des biens de retour ni des biens de reprise au sens des définitions données ci-dessus.

Avant le 31 décembre 2006, il sera établi, contrairement entre l'autorité concédante et la société concessionnaire, une nomenclature permettant de classer, par grande rubrique, l'ensemble des biens de la concession selon les trois catégories visées ci-dessus. »

Article 3

L'article 3 est rédigé comme suit :

« Article 3

Caractéristiques générales des ouvrages

- 3.1. La longueur des autoroutes concédées à la société concessionnaire et énumérées à l'article 1^{er} de la convention de concession est de 394 kilomètres environ.
- 3.2. Le nombre de voies mises en service en première phase ou en phase définitive, les possibilités d'élargissement ultérieur et la vitesse de référence des différents tronçons d'autoroutes (section courante) sont définis dans le tableau ci-après :

TRONÇONS	NOMBRE DE VOIES en phase définitive	POSSIBILITÉS d'élargissement ultérieur à	VITESSE DE RÉFÉRENCE
<i>A 41</i>			
Meylan-bifurcation de Francin.....	2 x 2	2 x 3	140
Chambéry Nord-Annecy Nord.....	2 x 2		140
Annecy Nord-Villy-le-Pelloux.....	2 x 2		100
<i>A 410</i>			
Villy-le-Pelloux-Scientrier.....	2 x 2		100
<i>A 43</i>			
Lyon-L'Isle-d'Abeau Ouest.....	2 x 3	2 x 4	140
L'Isle-d'Abeau Ouest-Coiranne.....	2 x 3	2 x 4	140
Traversée de Bourgoin (viaduc).....	2 x 3	2 x 4	140
Coiranne-RD 592.....	2 x 2		140
RD 592-Chambéry Nord.....	2 x 2		100
Tunnel de l'Epine.....	2 x 2	2 x 2	
Tunnel de Dullin.....	2 x 2		
Chambéry Sud-Montmélian.....	2 x 2	2 x 3	140
Montmélian-Pont-Royal-Aiton.....	2 x 2		130
<i>A 430</i>			
Pont-Royal-Albertville Ouest.....	2 x 2		130
<i>A 432</i>			
Desserte de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry.....	2 x 3		140
<i>A 48</i>			
Coiranne-Rives.....	2 x 2		140
Rives-Voiron.....	2 x 2	2 x 3	140
Voiron-Saint-Egrève.....	2 x 2 (ou 1 x 4)	2 x 4	140
<i>A 49</i>			
Voreppe-Bourg-de-Péage.....	2 x 2		120

Le nombre de voies mises en service en première phase et en phase définitive et la catégorie des différents tronçons d'autoroutes sont définis dans le tableau ci-après :

TRONÇONS	NOMBRE DE VOIES en première phase*	NOMBRE DE VOIES en phase définitive*	CATÉGORIE
<i>A 51</i>			
A 480-Vif.....	2 x 2	2 x 3	L 80
Vif-Le Crozet.....	2 x 2	2 x 2	L 80
Le Crozet-Coynelle-Les Marceaux.....	2 x (1 + 1VSVL)	2 x (2 + 1VSVL)	L 80
Les Marceaux-Tête Nord du tunnel de Sinard.....	2 x 2	2 x 2	L 80

TRONÇONS	NOMBRE DE VOIES en première phase*	NOMBRE DE VOIES en phase définitive*	CATÉGORIE
Tunnel de Sinard	1 x 2	2 x 2	L 80
Viaduc de Monestier de Clermont.....	1 x 2	2 x 2	L 80
Culée Sud du viaduc de Monestier-col du Fau	2 x 1 + 1VSVL	2 x 2	L 80

* Conformément aux décisions ministérielles du 4 mai 1992, du 15 octobre 1995, du 31 octobre 1997 et du 30 juillet 2001.

3.3. L'autoroute et ses bretelles d'accès doivent permettre le passage des convois militaires M 120. »

Article 4

Au deuxième alinéa du paragraphe 4.3 de l'article 4, le mot : « président » est remplacé par les mots : « directeur général ».

Article 5

Le deuxième alinéa de l'article 5 est complété comme suit :

« Elle pourra toutefois exprimer dans les procès-verbaux les réserves qu'elle jugera utiles. Les documents ainsi établis seront joints au présent cahier des charges au moment de la remise. »

Article 7

L'article 7 est rédigé comme suit :

« Article 7

Sectionnement des travaux et dates de mises en service

7.1. Définition du sectionnement :

Il est défini le sectionnement suivant :

- Section A : Lyon–Bourgoin Est (Coiranne) ;
- Section B : Bourgoin Est (Coiranne)–Saint-Egrève ;
- Section C : Bourgoin Est (Coiranne)–Chambéry Nord (RN 201) ;
- Section D : Chambéry Nord (RN 201)–Annecy Nord ;
- Section E : Meylan–Pontcharra ;
- Section F : Pontcharra–Chambéry Sud ;
- Section G : Montmélian–Pont-Royal–Albertville ;
- Section H : Annecy Nord–Col d'Evires ;
- Section K : Col d'Evires–Scientrier ;
- Section L : Voreppe–Bourg-de-Péage ;
- Section M1 : Grenoble–Coynelle ;
- Section M2 : Coynelle–col du Fau.

7.2. Dates de mises en service :

7.2.1. La mise en service de la première phase de la section M2 Coynelle (commune de Saint-Martin-de-la-Cluze)– col du Fau (commune de Monestier de Clermont) interviendra avant le 1^{er} mars 2007.

En fonction des données relatives aux conditions de circulation et au trafic des sections M1 Grenoble–Coynelle et M2 Coynelle–col du Fau transmises annuellement par le concessionnaire, le ministre chargé de la voirie nationale pourra demander à ce que la mise en service, en phase définitive de ces sections, intervienne de manière que le trafic en première phase n'excède pas :

- pour la portion comprise entre col du Fau et le demi-diffuseur de Sinard, le premier des deux seuils suivants : 12 000 véh/jour calculés sur une période de 12 mois ou 800 uvp/h dans le sens le plus chargé à la trentième heure la plus chargée de l'année ;
- pour la portion comprise entre le demi-diffuseur de Sinard et l'échangeur de Vif, le premier des deux seuils suivants : 20 000 véh/jour calculés sur une période de 12 mois ou 1 400 uvp/h dans le sens le plus chargé à la trentième heure la plus chargée de l'année ;
- pour la portion comprise entre l'échangeur de Vif et A 480, le seuil de 35 000 véh/jour calculés sur une période de 12 mois.

7.2.2. En cas de retard dans le déroulement des procédures, études et travaux, pour une cause extérieure à la société concessionnaire et totalement hors de son contrôle, ces dates sont susceptibles d'être reportées s'il apparaît que la société concessionnaire a mis en œuvre tous les moyens qui étaient ou auraient dû raisonnablement être à sa disposition pour faire face aux conséquences de ladite cause.

7.3. Programme des opérations :

Dans les trois mois suivant l'approbation du présent cahier des charges, les parties établissent d'un commun accord un calendrier prévisionnel indiquant pour chacune des sections à réaliser les dates de présentation des avant-projets par la société concessionnaire, les dates d'approbation des avant-projets sommaires par l'Etat, les dates de remise à la société concessionnaire des terrains déjà acquis et des ouvrages réalisés par l'Etat, ainsi que les autres dates ou événements clés.

7.4. Réalisation des investissements :

En cas de retard dans la réalisation des investissements mis à la charge de la société concessionnaire, l'Etat et la société concessionnaire se concertent dans les 6 mois qui précèdent la fin de chaque période quinquennale à compter de l'entrée en vigueur du 10^e avenant au présent cahier des charges, en vue d'assurer la restitution, par la société concessionnaire, de l'avantage financier net qui, le cas échéant, lui est procuré du seul fait du décalage temporel des investissements concernés.

La restitution par la société concessionnaire de cet éventuel avantage financier est réalisée sur la période quinquennale suivante à travers la réalisation, sans nouvelle compensation tarifaire spécifique, d'un montant de travaux non inscrits au présent cahier des charges, dont la valeur nette actualisée à la même date représente le montant financier à restituer. Si le besoin de travaux supplémentaires est nul ou inférieur au montant de l'avantage financier, la société concessionnaire rembourse la différence par tout moyen à définir entre le concédant et la société concessionnaire. Ce remboursement intervient avant la fin de la période quinquennale suivante.

Le présent article s'applique aux investissements suivants :

– autoroute A 51 entre Coynelle et col du Fau.

Dont le retard de mise en service est dûment constaté à l'occasion de la concertation entre l'Etat et la société dans les 6 mois qui précèdent la fin de chaque période quinquennale à compter de l'entrée en vigueur du 10^e avenant au présent cahier des charges.

Ces dispositions s'appliquent quelles que soient les causes imputables au retard des mises en service. En particulier, la mise en œuvre du présent article est indépendante de l'application des dispositions relevant de l'article 39 du présent cahier des charges s'il apparaît qu'il y a lieu de les mettre en œuvre et de l'article 7.2.2.

Le montant de l'avantage financier à restituer par la société concessionnaire est défini d'un commun accord entre la société concessionnaire et le concédant à la fin de chaque période quinquennale à compter de l'entrée en vigueur du 10^e avenant au présent cahier des charges. »

Article 9

I. – Le paragraphe 9.2 de l'article 9 est rédigé comme suit :

« 9.2. Dans les mêmes conditions, elle sera tenue de réaliser les modifications et ouvrages supplémentaires qui pourraient être prescrits par le ministre et de les mettre en service. Les modalités de réalisation et de financement en seront fixées d'un commun accord. A défaut d'un tel accord, l'affaire serait portée devant le tribunal administratif compétent. »

II. – Le paragraphe 9.3 de l'article 9 est rédigé comme suit :

« 9.3. L'Etat et la société concessionnaire examinent d'un commun accord, en fonction du volume de la circulation, de sa répartition dans le temps et des conditions de son écoulement, les dates auxquelles il convient d'accroître le nombre de voies de circulation. Sauf accord du ministre chargé de la voirie nationale, les travaux sont effectués aux frais de la société concessionnaire.

L'Etat peut imposer à la société concessionnaire, sans que cela puisse donner lieu à une indemnité au titre du paragraphe 9.2 précédent, d'augmenter, dans un délai de deux ans, le nombre de voies initialement construites lorsque le trafic journalier moyen a atteint, sur une période de douze mois, pour les sections suivantes respectivement les chiffres de :

a) 32 000 véhicules par jour sur les sections Rives-Voiron et Meylan–bifurcation de Francin : passage de 2 × 2 à 2 × 3 voies ;

b) 35 000 véhicules par jour sur la section Voiron–Saint-Egrève : passage de 2 × 2 à 2 × 3 voies ;

c) 63 000 véhicules par jour sur les sections Lyon–bifurcation A 46, échangeur de Saint-Exupéry - échangeur de L'Isle-d'Abeau-Ouest, échangeur de L'Isle-d'Abeau-Ouest - Coiranne et Voiron–Saint-Egrève : passage de 2 × 3 à 2 × 4 voies.

Sur la section Lyon–bifurcation A 46, le passage à la solution à 2 × 4 voies ne peut être exigé de la société concessionnaire que sous réserve de la réalisation concomitante d'un débouché supplémentaire, à la tête de l'autoroute, sur l'agglomération lyonnaise.

Les élargissements ci-dessus ne se font pas obligatoirement de façon simultanée sur toute la longueur de la section mais peuvent être réalisés par tranches limitées aux deux échangeurs entre lesquels les trafics ci-dessus sont atteints. »

Article 12

Le paragraphe 12.4 de l'article 12 est rédigé comme suit :

« 12.4. Lors du raccordement à d'autres réseaux d'autoroutes, le coût, y compris celui des échangeurs, est pris en charge à parts égales par les différents maîtres d'ouvrage. »

Article 13

L'article 13 est rédigé comme suit :

*« Article 13*Exploitation, entretien et maintenance
des ouvrages et installations

13.1. Qualité de l'exploitation, de l'entretien et de la maintenance des ouvrages et installations.

Sous peine des sanctions prévues aux articles 39 et 40 du présent cahier des charges, la société concessionnaire est tenue de disposer en tous temps et, en cas de besoin, de mettre en œuvre sans délai tous les moyens de nature à assurer en permanence, quelles que soient les circonstances (et notamment les circonstances atmosphériques), la continuité de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de commodité.

Dans tous les cas, la force majeure, dûment constatée, peut exonérer, en tout ou partie, le concessionnaire de sa responsabilité, tant vis-à-vis de l'autorité concédante que des usagers et des tiers.

La société concessionnaire exploite l'autoroute conformément à la réglementation et aux instructions ministérielles en vigueur en matière d'exploitation de la route.

Des objectifs particuliers de qualité d'exploitation sont fixés d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire, en matière de maintien de la viabilité, de gestion du trafic et d'aide au déplacement.

Les ouvrages établis en vertu de la présente concession sont entretenus et maintenus en bon état et sont exploités à ses frais par le concessionnaire de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés.

La signalisation est en permanence mise en conformité avec les règlements en vigueur.

Les lignes de télécommunication terrestres et aériennes et les postes établis pour assurer la sécurité de la circulation sont mis en place et entretenus à ses frais par la société concessionnaire.

La société concessionnaire est tenue d'assurer ou de faire assurer, sur l'ensemble du domaine concédé, le dépannage des véhicules en panne ou accidentés, dans les conditions prévues par la réglementation et les instructions ministérielles en vigueur.

13.2. Information routière en temps réel des usagers.

La société concessionnaire organise la collecte, la centralisation et le traitement des données relatives au trafic sur son réseau et délivre alors en temps réel des informations pertinentes, aussi fiables que possibles et cohérentes au plus grand nombre d'usagers.

La société concessionnaire et les services de l'Etat échangent, en temps réel, à titre gratuit et sans autre condition, les données événementielles liées à la sécurité routière, définies à l'annexe Y.

La société concessionnaire et les services de l'Etat échangent, en temps réel, les autres données nécessaires à la mise en œuvre de la politique nationale d'information sur la sécurité et la circulation routières, notamment dans le cadre du schéma directeur d'information routière. La définition de ces données, les conditions financières de leur échange et les conditions de leur réutilisation par les tiers sont fixées d'un commun accord entre les services de l'Etat et la société concessionnaire. »

Article 14

L'article 14 est rédigé comme suit :

*« Article 14*Règlements d'exploitation, mesures de police
et gestion du trafic

14.1. La société concessionnaire se conforme aux règlements de police édictés par les autorités compétentes.

14.2. Elle soumet à l'approbation des autorités compétentes, trois mois avant la date prévue pour leur mise en application, les règlements d'exploitation et les plans d'intervention et de sécurité adaptés. Ces plans contiennent les dispositions essentielles sur l'organisation de la société, ses moyens, ainsi que des consignes générales d'intervention pour les personnels de la société et ses prestataires. L'approbation des autorités compétentes est considérée comme tacitement obtenue deux mois après leur saisine.

- 14.3. La société concessionnaire participe, sous la conduite de l'autorité coordinatrice compétente, à l'élaboration, au suivi et à la mise à jour des plans de gestion du trafic qui intéressent tout ou partie de son réseau. En cas de déclenchement d'un ou plusieurs plans de gestion du trafic, elle se conforme sans délai, sous la conduite de l'autorité coordinatrice compétente, aux prescriptions qu'ils contiennent et met en œuvre toutes les mesures requises pour la gestion du trafic. Elle participe, dans les conditions définies dans les plans de gestion du trafic, à l'assistance aux usagers.
- 14.4. La société concessionnaire participe à l'échange permanent et en temps réel des informations relatives à la circulation routière avec les autres exploitants gestionnaires de réseaux routiers et autoroutiers, les centres régionaux d'information et de coordination routière (CRICR) et les autorités concernés.
- 14.5. La société concessionnaire doit se soumettre, sans aucun droit à indemnités, à toutes les mesures prises par les autorités investies du pouvoir de police de la circulation en vue de tirer le meilleur parti pour toutes les catégories d'usagers de l'ensemble du réseau routier dont fait partie l'autoroute concédée.
- 14.6. Le ministre chargé de la voirie nationale arrête les dispositions du service minimum à assurer pour maintenir la permanence de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité en cas de grève d'agents de la société concessionnaire. »

Article 15

L'article 15 est rédigé comme suit :

« Article 15

Interruption et restrictions de la circulation

Si l'exécution de travaux sur une section d'autoroute en service entraîne l'interruption du trafic ou provoque des restrictions de circulation, la société concessionnaire doit se soumettre aux obligations qui résultent des instructions en vigueur relatives à l'exploitation sous chantier des autoroutes en service.

Toute restriction importante ou interruption de la circulation nécessitée par des travaux doit être portée en temps utile à la connaissance du public par les soins de la société concessionnaire, par tous moyens appropriés.

En cas de force majeure imposant l'interruption, le ministre chargé de la voirie nationale et les préfets intéressés doivent être immédiatement avisés. »

Article 19

L'article 19 est rédigé comme suit :

« Article 19

Ecoute des usagers et réclamations

La société concessionnaire met en œuvre une politique à l'écoute des usagers.

Elle recueille l'avis des usagers sur la qualité du service, notamment au travers d'une enquête annuelle dont le contenu et la méthodologie sont définis par le concédant en coordination avec la société concessionnaire. Les résultats de cette enquête sont transmis sans délai au concédant.

La société concessionnaire met les usagers en mesure d'exprimer leurs réclamations ou observations sur le service rendu par tous les moyens de communication adaptés aux technologies disponibles. La mise à disposition de ces moyens de communication est portée à la connaissance du public par une information largement diffusée. La société concessionnaire adresse chaque année au concédant un bilan des réclamations des usagers et des suites qui y ont été données. La présentation de ce bilan est définie par le concédant. »

Article 20

A l'article 20, les mots : « doit fournir à la direction des routes » sont remplacés par les mots : « fournit aux services de l'Etat compétents dont la liste est fixée dans l'instruction ».

Article 21

L'article 21 est rédigé comme suit :

« Article 21

Dispositions générales de financement

La société concessionnaire assure à ses risques et périls le financement de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des ouvrages de la concession, dans les conditions fixées par la convention de concession et le présent cahier des charges. »

Article 25

L'article 25 est rédigé comme suit :

« Article 25

Tarif des péages

25.1. Les tarifs de péages sont fixés chaque année par la société concessionnaire, conformément à la réglementation en vigueur, dans les conditions définies ci-après.

25.2. I. – Pour l'application du présent article 25, les tarifs de péage doivent s'entendre hors taxe sur la valeur ajoutée (HT).

La société concessionnaire appliquera à chaque tarif le taux de TVA en vigueur à la date de perception du péage. Les tarifs TTC qui en résulteront seront arrondis au dixième d'euro le plus proche.

Pour la fixation des tarifs de péage, le réseau exploité par la société concessionnaire se décompose en sections de référence. La liste de ces sections figure dans le contrat d'entreprise passé entre la société concessionnaire et l'Etat qui vaut contrat de plan au sens du décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers. Pour chacune des sections considérées, sont précisés sa longueur en kilomètres et le taux kilométrique moyen, tel que défini ci-après, en vigueur à la date de signature du contrat d'entreprise.

Sur une section de référence donnée, délimitée à ses extrémités par deux échangeurs, le taux kilométrique moyen (HT) appliqué à une classe de véhicules est égal à la somme des tarifs (HT) applicables à cette classe sur chacun des trajets possibles internes à la section, rapportée à la somme des longueurs de tous ces trajets.

Quand, sur une section de référence donnée, le taux kilométrique moyen ne peut pas être calculé comme indiqué à l'alinéa précédent en raison des spécificités du dispositif de perception de péage, les modalités particulières de calcul sont précisées dans le contrat d'entreprise.

Pour la catégorie des véhicules ou ensembles de véhicules de hauteur totale inférieure ou égale à 2 mètres et de poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes (classe 1), l'évolution du tarif kilométrique moyen (HT) sur le périmètre de la concession de la société est égale à la moyenne des évolutions des taux kilométriques moyens (HT) en vigueur sur chaque section de référence figurant dans le contrat d'entreprise, pondérée par le nombre de kilomètres parcourus sur la section considérée l'année (1^{er} janvier-31 décembre) précédant la hausse.

Au 1^{er} février 2003, le tarif kilométrique moyen applicable aux véhicules de classe 1 est de 7,381 centimes d'euro/km (HT), soit 8,828 centimes d'euro/km (TTC).

25.2. II. – Les tarifs seront révisés une fois par an. La révision interviendra, sauf exception, au 1^{er} février de chaque année.

La hausse globale des tarifs de péage (HT) applicables aux véhicules de classe 1 est conforme à l'évolution du tarif kilométrique moyen (HT) calculée comme indiqué au 25.2-I.

Pour la période couverte par le contrat d'entreprise 2004-2008, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) intervient au 1^{er} octobre de chaque année (n) et, pour les véhicules de la classe 1, est égale à :

- pour l'année 2004 : 1,542 % ;
- pour les années 2005 à 2008 : $80 \% I_n + 0,11 \%$,

avec $I_n = (i_n / i_{n-2}) - 1$, où i_n est l'indice des prix à la consommation hors tabac, ensemble des ménages, concernant le mois d'octobre de l'année n.

Un an au moins avant l'expiration du contrat d'entreprise en vigueur, l'Etat et la société concessionnaire font le point sur l'exécution du contrat d'entreprise en cours, et se concertent au vu du bilan d'exécution ainsi réalisé, dans l'objectif de conclure un nouveau contrat d'entreprise immédiatement après l'expiration du précédent.

La majoration annuelle des tarifs de péage applicables aux véhicules de la classe 1 fixée dans le cadre des contrats d'entreprise passés entre l'Etat et la société concessionnaire pendant la durée de la concession ne peut être inférieure à 80 % du dernier taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) I_n calculé comme ci-dessus.

Pour l'année 2009, la majoration des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 sur le réseau concédé à la société concessionnaire ne peut être inférieure à 70 % du dernier taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) constaté sur les 12 mois consécutifs précédant cette majoration.

Le tarif kilométrique moyen des autres classes de véhicules est déduit du tarif kilométrique moyen de la classe 1 par application de coefficients.

Au 1^{er} février 2003, ces coefficients sont les suivants :

- classe 2 : 1,55 ;
- classe 3 : 2,04 ;

- classe 4 : 2,759 ;
- classe 5 : 0,51.

Sur la période 2004-2008, le coefficient de la classe 2 restera fixé à 1,55.

La société concessionnaire appliquera en outre une revalorisation linéaire des coefficients des classes 3 et 4 précitées pour les porter respectivement à un maximum de 2,14 et 2,90 en 2008.

Le coefficient de la classe 5 sera ramené à 0,50 en 2008.

Pour l'application du présent article, les classes 2, 3, 4 et 5 sont respectivement définies comme suit :

- classe 2 : véhicules ou ensembles de véhicules de hauteur totale comprise strictement entre 2 mètres et 3 mètres et de poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égal à 3,5 tonnes ;
- classe 3 : véhicules à deux essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes ;
- classe 4 : véhicules ou ensembles de véhicules à plus de deux essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes ;
- classe 5 : motos. »

25.3. La société s'engage à mettre en œuvre les modulations spatiales et temporelles de ses tarifs de péage demandées par l'Etat dans le cadre de sa politique générale en matière de régulation des trafics.

En outre, la société concessionnaire peut appliquer des taux kilométriques différents selon les trajets et les périodes. Ces modulations doivent trouver leur justification à la fois dans certaines différences de situation appréciables faites aux usagers et dans des considérations d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service public autoroutier. Les objectifs de ces modulations sont précisés dans le contrat d'entreprise.

Sous réserve des dispositions du paragraphe 25.4 ci-après, les taux kilométriques appliqués aux véhicules d'une même catégorie ne peuvent, sur aucun parcours, s'écarter de plus de 50 % du taux kilométrique moyen de cette catégorie, sauf accord conjoint du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé de la voirie nationale.

La mise en œuvre de ces modulations tarifaires se fait dans le cadre de l'évolution moyenne globale des tarifs kilométriques de la société telle que fixée par le contrat d'entreprise. En particulier, elle ne doit entraîner ni gain ni perte dans les comptes du concessionnaire.

25.4. Une majoration du tarif normalement applicable aux véhicules de la catégorie considérée d'un montant maximal de 70 % peut être appliquée par la société concessionnaire aux véhicules susceptibles d'entraîner une dégradation ou une usure anormales des ouvrages, tels notamment que les véhicules munis de pneumatiques à crampons.

25.5. La tarification des sections nouvelles à leur mise en service est fixée par la société concessionnaire sur la base du taux kilométrique moyen de son réseau au moment de l'ouverture de ces sections, éventuellement corrigé en fonction de coûts de construction et d'exploitation si ceux-ci sont sensiblement différents de ceux constatés sur le reste du réseau.

Cependant, dans le cas où le tarif envisagé conduit à un taux kilométrique moyen de la section considérée supérieur de plus de 20 % au taux kilométrique moyen des sections contiguës de son réseau, la société doit recueillir l'accord du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé de la voirie nationale avant de fixer les tarifs applicables à la mise en service.

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

25.6. Les tarifs de péage fixés dans les conditions prévues au présent article et conformément aux dispositions du contrat d'entreprise sont applicables à l'expiration d'un délai d'un mois après leur dépôt auprès du ministre chargé de l'économie et auprès du ministre chargé de la voirie nationale.

En même temps que la transmission de ses décisions en matière tarifaire, la société concessionnaire est tenue de fournir aux ministres intéressés tous les éléments d'information et de calcul nécessaires à la vérification de la bonne application des règles définies au présent article et du respect des dispositions du contrat d'entreprise. Elle est également tenue de répondre, dans le délai prescrit, à toute demande d'information complémentaire susceptible de lui être adressée par les services intéressés.

Si les tarifs fixés par la société concessionnaire ne sont pas conformes aux règles définies par le présent article ou aux dispositions du contrat d'entreprise, la société est mise en demeure, par lettre motivée des ministres intéressés, de modifier ses tarifs dans un délai qui ne peut excéder dix jours, sous réserve d'apporter, dans ce délai, la preuve de leur régularité ou celle d'une erreur commise par les services chargés de la vérification. Le délai d'un mois prévu au premier alinéa du présent article, suspendu à partir de la date d'envoi de la lettre motivée, reprend à compter de la réception des tarifs modifiés ou des éléments prouvant la régularité des tarifs fixés par la société. Cette procédure ne peut être mise en œuvre qu'une fois à l'occasion de chaque fixation de tarifs.

25.7. L'ensemble des tarifs applicables sur le réseau de la société, en vigueur à la date de publication du décret approuvant le présent avenant, sont annexés au cahier des charges.

L'ensemble des tarifs en vigueur peuvent être consultés par toute personne intéressée soit sur un serveur télématique, soit auprès de la société concessionnaire, 148, rue de l'Université, 75343 Paris, soit auprès de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, 59, boulevard Vincent-Auriol, 75013 Paris, ou auprès de la direction des routes, arche de La Défense, paroi Sud, 92055 Paris-La Défense.

- 25.8. Les transports exceptionnels définis à l'article R. 433-1 du code de la route et à l'arrêté du 13 avril 1961 relatif à la circulation des convois et transports militaires admis à circuler sur les ouvrages de la concession seront soumis à des tarifs spéciaux qui pourront déroger aux dispositions des paragraphes précédents, sous réserve de leur approbation par le ministre chargé de la voirie nationale.
- 25.9. Sans préjudice des procédures applicables en vertu de la réglementation en vigueur, le concessionnaire est autorisé, pour toute personne n'ayant pas acquitté son passage, à recouvrer la somme due, augmentée des frais nécessaires au recouvrement. Ces frais de dossier sont forfaitairement fixés à 60 euros hors taxes valeur juin 2003, et ce montant suit l'évolution de l'indice des prix à la consommation hors tabac constatée. »

Article 28

Le deuxième alinéa de l'article 28 est rédigé comme suit :

« Le présent article ne fait pas obstacle à la vente d'abonnements par la société concessionnaire, dès lors qu'ils sont consentis à des conditions égales pour tous. »

Article 30 bis

Il est inséré un article 30 bis rédigé comme suit :

« Article 30 bis

Installations de télécommunication

La société concessionnaire peut installer des réseaux de télécommunication et de transmission dans l'emprise de la concession et les exploiter pour ses propres besoins.

Sans préjudice des droits de passage des opérateurs de télécommunication, la société concessionnaire est autorisée à consentir à des tiers, dans des conditions compatibles avec les règles de gestion du domaine public autoroutier et pour une période n'excédant pas la durée de la présente concession, des droits relatifs à l'installation et l'exploitation de tels réseaux. »

Article 31

L'article 31 est rédigé comme suit :

« Article 31

Modification de la réglementation technique

En cas de modification substantielle ou de création, après l'entrée en vigueur du présent contrat de concession, d'une réglementation nouvelle de quelque nature que ce soit, ayant notamment pour objet l'environnement ou la sécurité routière, présentant un lien direct avec l'objet de la présente concession et détériorant de façon significative l'équilibre économique de la concession, l'État et la société concessionnaire arrêteront d'un commun accord les compensations, notamment tarifaires, à prendre au bénéfice de la société concessionnaire afin de rétablir cet équilibre. »

Article 32

L'article 32 est rédigé comme suit :

« Article 32

Fiscalité

Tous les impôts et taxes établis ou à établir relatifs à la concession, y compris les impôts relatifs aux immeubles de la concession, sont acquittés par la société concessionnaire.

En cas de modification substantielle ou de création, après entrée en vigueur du présent contrat de concession, d'impôts, de taxes ou de redevances spécifiques aux sociétés concessionnaires d'autoroutes, susceptibles de

compromettre gravement l'équilibre de la concession, l'Etat et la société concessionnaire arrêteront d'un commun accord, dans l'intérêt de la continuité du service public, les compensations qui devront être envisagées.

Au cas où, pour quelque cause que ce soit, un droit supplémentaire à déduction pourrait être exercé, dans des conditions différentes de celles qu'établit le VII de l'article 2 de la loi de finances rectificative pour l'an 2000, les parties au contrat de concession arrêteront immédiatement les mesures permettant d'en compenser sans délai les effets. »

Article 33

L'article 33 est rédigé comme suit :

« Article 33

Garanties

33.1. Afin de garantir la remise en bon état des ouvrages de la concession à la date d'expiration de la concession, la société concessionnaire constituera, dans les deux mois suivant l'établissement par le concédant du programme d'entretien et de renouvellement visé à l'article 37, une garantie d'un montant égal au coût total prévisionnel des travaux prévus audit programme.

Cette garantie fera l'objet, tous les ans, de mainlevées partielles et successives. Celles-ci seront proportionnelles au coût des travaux effectivement réalisés par la société concessionnaire conformément au programme d'entretien et de renouvellement et dans la limite de leur montant prévisionnel. La réalisation de chaque tranche annuelle de travaux d'entretien et de renouvellement donnera lieu à l'établissement d'un procès-verbal contradictoire en vue du prononcé de la mainlevée partielle.

En cas d'inexécution totale ou partielle dudit programme, la mainlevée interviendra après le versement par la société concessionnaire à l'Etat des sommes correspondant aux travaux non réalisés dans le délai de deux mois suivant l'expiration de la concession.

33.2. Afin de garantir la remise en bon état d'entretien des ouvrages de la concession en cas de rachat de la concession, la société concessionnaire constituera, dans les deux mois suivant l'établissement par le concédant du programme d'entretien et de renouvellement visé à l'article 38.2, une garantie d'un montant égal au coût total prévisionnel des travaux prévus audit programme.

Faute pour l'Etat d'être en mesure d'établir le programme d'entretien et de renouvellement visé à l'article 38.2 dans le délai imparti au même article, la société constituera, dans les deux mois suivant la notification par l'Etat d'une demande à cette fin, une garantie d'un montant égal au produit de 5 % de la valeur des amortissements constatés des ouvrages de la concession telle qu'elle ressort du bilan de la société et du coefficient $TP(n)/TP(o)$, où $TP(o)$ est la valeur, pour le mois de février 2004, de l'index national des travaux publics TP01 tel que publié mensuellement au *Bulletin officiel* de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, et $TP(n)$ est la valeur de ce même index au quatrième mois précédant le mois de constitution de la garantie. Dès l'établissement du programme mentionné à l'article 38.2, la garantie sera ajustée au montant du coût total prévisionnel des travaux à réaliser.

Cette garantie fera l'objet d'une mainlevée dès l'établissement du procès-verbal de réception visé à l'article 38 ou, en cas de réception avec réserves, dès la levée des réserves.

En cas d'inexécution totale ou partielle dudit programme dans les délais fixés à l'article 38.2, et sans préjudice de l'application des dispositions dudit article, la mainlevée interviendra après le versement par la société concessionnaire à l'Etat, dans le délai prévu à l'article 38.2, des sommes correspondant aux travaux non réalisés.

33.3. Les garanties visées ci-dessus seront constituées, soit sous forme de garanties à première demande émises par des établissements financiers de premier rang agréés dans les conditions de l'article 100 du code des marchés publics, soit sous la forme de tout autre mécanisme de garantie offrant des protections équivalentes pour l'Etat. »

Article 35

L'article 35 est rédigé comme suit :

« Article 35

Bilans et comptes annuels

35.1. Les comptes annuels de la société concessionnaire sont établis selon la réglementation comptable en vigueur pour les sociétés anonymes.

35.2 La société concessionnaire communique chaque année au ministre chargé de la voirie nationale, au ministre chargé de l'économie et au ministre chargé du budget, avant le 15 janvier, une étude financière prévisionnelle portant sur l'équilibre comptable et financier de la concession et comprenant, pour la durée restant à courir de la concession :

- un plan de financement ;
- un compte de résultat ;
- un plan de trésorerie ;
- l'évolution des fonds propres et de la dette ;
- les soldes intermédiaires de gestion et ratios financiers suivants :
- excédent brut d'exploitation ;
- capacité d'autofinancement / investissement hors taxes ;
- dettes financières / fonds propres ;
- dettes financières / capacité d'autofinancement ;
- ratio de couverture de la dette glissant sur 15 ans ;
- fonds propres / investissements hors taxes ;
- résultat net / chiffres d'affaires ;

Chacun de ces états étant détaillé année après année.

- 35.3. La société concessionnaire communique chaque année, au plus tard le 1^{er} juillet, au ministre chargé de la voirie nationale, au ministre chargé de l'économie et au ministre chargé du budget les documents suivants :
- les comptes sociaux et leurs annexes approuvés ;
 - le rapport d'activité du concessionnaire et les rapports des commissaires aux comptes pour l'année échue ;
 - les comptes propres de la concession ;
 - le compte rendu d'exécution de la concession pour l'année échue qui comporte notamment le bilan des investissements réalisés, les données d'exploitation, y compris sur la qualité du service, et les opérations de maintenance et d'entretien par opération ;
 - le programme des investissements à réaliser sur les cinq années ultérieures détaillé par opération.
- 35.4. Le concédant peut demander à la société concessionnaire toute information complémentaire sur le compte rendu de l'exécution de la concession.
- 35.5. La société concessionnaire communique deux fois par an, avant le 1^{er} mars et avant le 1^{er} septembre, au ministre chargé de l'économie, au ministre chargé du budget et au ministre chargé de la voirie nationale, un rapport comprenant l'état d'avancement des liaisons nouvelles et indiquant le calendrier d'exécution et l'échéancier financier de chaque opération en projet et en construction. »

Article 36

A l'article 36, le chiffre « 2017 » est remplacé par le chiffre « 2032 ».

Article 37

L'article 37 est rédigé comme suit :

« Article 37

Reprise des installations en fin de concession

37.1. Les biens de retour :

A l'expiration du délai résultant de l'article 36 ci-dessus et par le seul fait de cette expiration, l'Etat se trouvera subrogé dans tous les droits du concessionnaire afférents à la concession. Il entrera immédiatement, et sous réserve des dispositions de l'article 37.3, gratuitement en possession des biens de retour. A dater du même jour, tous les produits de la concession lui reviendront.

37.2. Les biens de reprise :

Le cas échéant, les biens de reprise y compris les stocks et approvisionnements, pourront être repris par l'Etat sur la base de leur valeur nette comptable augmentée éventuellement d'une survalueur estimée à dire d'experts, majorée de la TVA et des autres impôts en vigueur.

37.3. La société concessionnaire sera tenu de remettre au concédant les biens de retour en bon état d'entretien.

Sept ans avant l'expiration de la concession, le concédant établira, après concertation avec la société concessionnaire et, le cas échéant, avec l'aide d'experts :

- le programme d'entretien et de renouvellement pour les cinq dernières années de la concession qui s'avérera nécessaire pour assurer la remise des ouvrages de la concession en bon état d'entretien comportant un chiffrage détaillé du coût des travaux correspondants ;
- le programme des opérations préalables à la remise des ouvrages de la concession au concédant.

Les programmes mentionnés ci-dessus seront exécutés par la société concessionnaire et à ses frais dans un délai permettant de s'assurer du bon état d'entretien des ouvrages de la concession à la date d'expiration de celle-ci.

En cas d'inexécution totale ou partielle dudit programme et après mise en demeure non suivie d'effet, les sommes correspondant aux travaux non réalisés devront être versées par la société concessionnaire à l'Etat dans un délai de deux mois suivant l'expiration de la concession.

Les opérations préalables nécessaires à la remise des ouvrages de la concession donneront lieu à l'établissement de procès-verbaux qui pourront être assortis de réserves. Ces réserves devront pouvoir être levées à la date de l'expiration de la concession. Il sera alors procédé à l'établissement contradictoire du procès-verbal de remise des ouvrages de la concession. »

Article 38

L'article 38 est rédigé comme suit :

« Article 38

Rachat de la concession

38.1. A partir du 1^{er} janvier 2012, l'Etat pourra, pour un motif d'intérêt général, racheter la concession par arrêté conjoint du ministre chargé de la voirie nationale, du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget. Ce rachat ne pourra s'exécuter qu'au premier janvier de chaque année, moyennant un préavis d'un an dûment signifié au concessionnaire.

En cas de rachat, la société concessionnaire sera indemnisée par le versement à son profit des deux éléments ci-après :

1. Pour chacune des années restant à courir jusqu'au terme de la concession, une annuité déterminée sur la base des produits nets annuels de la concession.

Pour une année considérée, on entend par produit net annuel, le total des recettes de la concession diminué :

- des dépenses faites pour l'exploitation et pour l'entretien ;
- des dépenses faites pour le renouvellement des ouvrages et du matériel ;
- des provisions nettes qui auront été ou auraient dû normalement être constituées en vue de ce renouvellement ;
- des amortissements techniques lorsqu'ils sont étalés sur une durée inférieure à celle de la concession.

Ne sont compris dans ces dépenses et charges ni les charges financières, ni les amortissements soit techniques, lorsqu'ils sont étalés sur la durée de la concession, soit financiers, ainsi que les dépenses de premier établissement et investissements sur autoroutes en service.

L'annuité de référence sera égale à la plus élevée des deux valeurs ci-après :

- soit la moyenne des cinq produits nets annuels les plus élevés obtenus par la société concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le préavis de rachat est notifié à la société concessionnaire ;
- soit le produit net de l'année ayant précédé celle où le préavis de rachat est notifié à la société concessionnaire.

L'annuité due au titre d'une année considérée (année n), à partir de l'année suivant le préavis de rachat, est égale à l'annuité de référence multipliée par le coefficient K_n , pour l'année considérée.

K_n est défini comme suit pour l'année n : $K_n = 0,2 + 0,8 \times [TP(n)/TP(o)]$

où le paramètre TP représente l'index TP09TER tel que publié mensuellement au *Bulletin officiel de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes* ;

où $TP(n)$ est la valeur de l'index TP09TER au mois de janvier de l'année considérée ;

où $TP(o)$ est la valeur de l'index TP09TER au mois de janvier de l'année précédant celle où le préavis de rachat est notifié au concessionnaire.

Le versement de l'annuité due au titre d'une année considérée interviendra le 30 juin de cette même année.

2. Une indemnité, versée le 30 juin de l'année de rachat, égale aux dépenses d'immobilisations renouvelables et aux dépenses d'investissements complémentaires sur autoroute en service (y compris les élargissements de viaducs et de voiries) réalisées au cours des 15 années précédant l'année du rachat après déduction, pour les dépenses effectuées une année donnée, d'une fraction correspondant à $N/15$, N étant le nombre d'années écoulées entre l'année considérée et l'année du rachat.

38.2. La société concessionnaire sera tenue de remettre au concédant les ouvrages, installations, appareils et accessoires rachetés en bon état d'entretien. Dans les trois mois de la notification du préavis visé à l'article 38.1, le concédant établira, après concertation avec la société concessionnaire, et, le cas échéant, avec l'aide d'experts :

- le programme d'entretien et de renouvellement nécessaire pour assurer la remise des ouvrages de la concession en bon état d'entretien, comportant un chiffrage détaillé du coût des travaux correspondants ;
- le programme des opérations préalables à la remise des ouvrages de la concession au concédant.

Les programmes mentionnés ci-dessus seront exécutés par la société concessionnaire et à ses frais dans un délai permettant de s'assurer du bon état d'entretien des ouvrages de la concession à la date de rachat.

En cas d'inexécution totale ou partielle du programme d'entretien et de renouvellement nécessaire pour assurer la remise des ouvrages de la concession en bon état d'entretien avant la date prévue pour le rachat, l'Etat pourra retenir sur la garantie visée à l'article 33.2 et, s'il y a lieu, sur l'indemnité de rachat les sommes nécessaires à l'exécution dudit programme.

Les opérations préalables nécessaires à la remise des ouvrages de la concession donneront lieu à l'établissement de procès-verbaux qui pourront être assortis de réserves. Ces réserves devront pouvoir être levées à la date de rachat. A la date de rachat de la concession, des procès-verbaux de remise des ouvrages de la concession seront établis contradictoirement.

- 38.3. A compter de la date de rachat, l'Etat sera tenu, sauf en ce qui concerne les contrats de crédits, de se substituer au concessionnaire pour l'exécution des engagements pris par lui dans les conditions normales en vue de l'exécution des travaux et de l'exploitation des ouvrages de la concession. »

Article 39

L'article 39 est rédigé comme suit :

« Article 39

Pénalités. – Mesures coercitives

- 39.1. Le concédant peut exiger de la société concessionnaire, après mise en demeure restée infructueuse dans le délai fixé par ladite mise en demeure et après l'avoir mise en mesure de présenter ses observations, le versement d'une pénalité pour tout manquement à l'une quelconque de ses obligations au titre du présent cahier des charges, à l'exception de ceux régis par les articles 39.2 et 39.4 ci-dessous.

Cette mise en demeure est adressée par lettre recommandée avec accusé de réception. En cas d'urgence, elle peut prendre la forme d'une lettre remise au concessionnaire contre récépissé doublée d'une télécopie.

Le délai fixé par la mise en demeure pour permettre à la société concessionnaire de remédier au manquement ne peut, sauf cas d'urgence dûment motivé, être inférieur à trente jours et tient compte, notamment, de la nature du manquement invoqué et des mesures à prendre pour y remédier.

Le montant de la pénalité est établi par calcul du retard entre la date d'échéance fixée par la mise en demeure et la réalisation satisfaisante par la société concessionnaire de l'obligation considérée. Le montant de la pénalité, par jour de retard, est, pour chaque manquement considéré, fixé par la mise en demeure en fonction de la gravité du manquement et des circonstances.

Le montant de la pénalité par jour de retard ne peut être supérieur, sauf dispositions particulières prévues ci-après aux articles 39.2 et 39.3, à cinq mille (5 000) euros. Il est appliqué à ce dernier montant un coefficient d'actualisation $K1$, où $K1 = TPn/TPo$, TPo étant la valeur pour le mois de février 2004 de l'index $TP01$ et TPn la valeur de ce même index au quatrième mois précédant la date d'échéance de la mise en demeure considérée. Le montant cumulé, exprimé en valeur février 2004, versé au titre du présent article 39.1 ne pourra excéder un million (1 000 000) d'euros par an.

Le montant dû par la société concessionnaire au concédant à titre de pénalité est versé dans un délai d'un mois à compter de la notification de la pénalité et porte, au-delà et de plein droit, intérêts au taux légal. Les intérêts sont calculés sur une base journalière et sur la base d'une année de 365 jours à compter du premier jour de retard de paiement jusqu'à la date de paiement effectif du montant dû.

Aucune mise en demeure n'est requise avant l'application de plein droit des pénalités dans les cas visés aux articles 39.2 et 39.3 et, sous réserve des dispositions de l'article 25, à l'article 39.5.

- 39.2. En cas de non-respect de l'une quelconque des dates de mise en service résultant de l'application de l'article 7.2.1 du présent cahier des charges, et sous réserve des dispositions de l'article 7.2.2, le concédant peut exiger de la société concessionnaire, après l'avoir mise en mesure de présenter ses observations, le versement, par jour de retard au-delà de 30 jours à compter de la date de mise en service telle que prévue à l'article 7.2.1, d'une pénalité d'un montant de vingt-cinq mille (25 000) euros. Ce montant est affecté du coefficient $K2$, où $K2 = TPn/TPo$, TPo étant la valeur pour le mois de février 2004 de l'index $TP01$, et TPn la valeur de ce même index au quatrième mois précédant la date de mise en service telle que prévue à l'article 7.2.1.

Pour chacune des autoroutes ou sections d'autoroutes concernées, le montant cumulé exprimé en valeur février 2004 versé au titre du présent article 39.2 ne pourra excéder dix millions (10 000 000) d'euros.

- 39.3. Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 39.2, si le retard constaté sur la date de mise en service prévue à l'article 7.2.1 dépasse deux cent soixante-dix (270 jours), ou s'il apparaît que la société concessionnaire n'est pas, en tout état de cause, en mesure de respecter la date prévue à l'article 7.2.1 augmentée de 270 jours, le concédant peut, après mise en demeure et passé un préavis de 15 jours, se substituer à la société concessionnaire défaillante pour assurer ou faire assurer l'avancement des études, procédures ou travaux aux frais, risques et périls de la société concessionnaire. Celle-ci met à cet effet tous les moyens en sa possession à la disposition du concédant afin de permettre et de faciliter cette

substitution. Le concédant met fin à cette substitution dans les meilleurs délais dès lors que la société concessionnaire justifie des garanties nécessaires et de sa capacité à assurer pleinement la poursuite des missions qui lui sont déléguées et que l'ensemble des conséquences de la substitution, notamment vis-à-vis des tiers, aura été réglé.

39.4. En cas d'interruption totale ou partielle de la circulation en méconnaissance des dispositions des articles 13 à 15 du présent cahier des charges, le concédant peut exiger de la société concessionnaire le versement d'une pénalité d'un montant au plus égal à vingt mille (20 000) euros valeur février 2004 actualisé sur l'index TP01 par jour d'interruption (divisible par heures) calculée à compter de la première heure d'interruption de la circulation après le moment où la société concessionnaire aurait dû avoir rétabli la continuité de la circulation jusqu'à l'heure de son rétablissement.

Pour chacune des autoroutes ou sections d'autoroutes concernées, le montant cumulé sur une année, exprimé en valeur février 2004, versé au titre du présent article 39.4 ne pourra pas excéder un million cinq cent mille (1 500 000) euros.

39.5. En cas de non-respect par la société concessionnaire des obligations résultant des dispositions de l'article 25 du présent cahier des charges et après information du concessionnaire par lettre motivée du ministre chargé de la voirie nationale et du ministre chargé de l'économie, les tarifs applicables jusqu'à la prochaine échéance d'augmentation sont fixés par arrêté conjoint du ministre chargé de la voirie nationale et du ministre chargé de l'économie.

Ces dispositions s'appliquent notamment aux tarifs suivants :

- tarifs ayant été mis en application par la société concessionnaire sans dépôt préalable auprès des ministres intéressés ;
- tarifs ayant été appliqués par la société concessionnaire en méconnaissance de la procédure de dépôt prévue à l'article 25.6 du présent cahier des charges ;
- tarifs appliqués par la société concessionnaire différents de ceux qui ont été déposés auprès des ministres intéressés ;
- non-respect par la société concessionnaire des règles de fixation des tarifs prévues à l'article 25.

39.6. Pour l'application des dispositions de l'article 39.3, la société concessionnaire sera tenue de constituer, dans les cinq jours ouvrés suivant la réception du préavis adressé par le concédant par lettre recommandée avec accusé de réception, une garantie d'un montant égal à 30 % du montant des études, procédures et investissements restant à réaliser à cette date jusqu'à la mise en service de la section considérée, ce montant étant apprécié par le concédant au vu des éléments en sa possession, notamment en application de l'article 35 du présent cahier des charges. La garantie est produite au bénéfice du concédant soit sous la forme d'une garantie à première demande émise par un établissement de crédit de premier rang agréé dans les conditions du troisième alinéa de l'article 100 du code des marchés publics, soit sous la forme de tout autre mécanisme de garantie offrant des protections équivalentes pour l'Etat. A défaut de la production de ladite garantie dans le délai précité, le concédant pourra appliquer de plein droit une pénalité supplémentaire de quinze mille (15 000) euros, valeur janvier 2004, par jour de retard. »

Article 40

L'article 40 est rédigé comme suit :

« Article 40

Déchéance

40.1. Le concédant pourra prononcer la déchéance du concessionnaire par décret en Conseil d'Etat, si la société concessionnaire :

1. Sauf cas de force majeure :

- interrompt durablement ou de manière répétée l'exploitation d'une autoroute, sans autorisation ou en violation des articles 14 et 15 ;
- manque de manière grave ou répétée à ses autres obligations contractuelles.

2. Sans le consentement écrit préalable du concédant, procède à une cession de la concession en méconnaissance des dispositions de l'article 42 du présent cahier des charges.

3. N'a pas à sa disposition, ou n'aura pas à sa disposition en temps utile, les fonds ou les garanties nécessaires pour faire face aux coûts de financement, de conception, de construction, d'exploitation, d'entretien et de renouvellement d'une autoroute.

40.2. Lorsque le concédant considère que les motifs de la déchéance sont réunis, après avoir éventuellement mis en œuvre les dispositions de l'article 39, il adresse une mise en demeure à la société concessionnaire de se conformer aux obligations de la convention de concession et du cahier des charges et de mettre immédiatement fin à la situation de manquement visée ci-dessus, dans un délai de trente jours.

Dans le délai de trente jours à compter de la réception de la mise en demeure, la société concessionnaire peut, dans le respect de la législation et de la réglementation applicables, proposer une entité substituée pour poursuivre l'exécution du contrat.

En cas de refinancement, le droit de substitution visé ci-dessus pourra être exercé, à titre exclusif, par les créanciers financiers autres que les actionnaires de la société concessionnaire, ou agissant en qualité autre que celle d'actionnaire, ou par leur représentant. La société concessionnaire aura auparavant, dès la mise en place du refinancement, informé le concédant sur les conditions dudit refinancement et lui aura fait connaître la nature et l'identité de ces créanciers ou, le cas échéant, de leur représentant. Une copie de la mise en demeure envoyée par le concédant à la société concessionnaire sera adressée par le concédant aux créanciers financiers et/ou à leur représentant.

Si, dans le délai de trente jours à compter de la date de réception de la mise en demeure, la société concessionnaire ne s'est pas conformée à celle-ci ou n'a pas proposé d'entité substituée, ou si les créanciers financiers n'ont pas proposé une telle entité substituée, ou si le concédant n'a pas donné son accord à la substitution pour un motif d'intérêt général, le concédant peut alors prononcer la déchéance par décret en Conseil d'Etat. Dès l'expiration du délai de trente jours à compter de la mise en demeure, pendant lequel la société concessionnaire est mise en mesure de présenter ses observations, et sans préjudice de l'application de l'article 39, le concédant prend toutes mesures qu'il estime utiles pour assurer la continuité du service public dans des conditions optimales aux frais, risques et périls de la société concessionnaire.

40.3. Dans le cas de déchéance, il est procédé, dans le respect de la législation et de la réglementation applicables, à la réattribution du contrat de concession avec mise à prix.

Le montant de la mise à prix est fixé par le ministre chargé de la voirie nationale, la société concessionnaire entendue. Ce montant est déterminé sur la base d'une estimation, à la date de la déchéance, de la somme des excédents bruts d'exploitation diminués des impôts dus par la société concessionnaire et calculés sur la base du résultat d'exploitation ainsi que des investissements de renouvellement prévus jusqu'à la fin de la concession actualisés pour la durée restant à courir du contrat de concession. Le taux d'actualisation sera celui du marché pour des investissements de même nature le moment venu, éventuellement fixé après expertise diligentée par le concédant.

Les excédents bruts d'exploitation tels que définis ci-dessus seront déterminés par le concédant, à partir d'un modèle d'évolution du trafic et des recettes unitaires, prenant en compte les données historiques de la concession jusqu'au prononcé de la déchéance. Cette évaluation sera effectuée au vu de la proposition de la société concessionnaire et, le cas échéant, après expertise diligentée par le concédant. Le montant de la mise à prix est majoré, le cas échéant, de la TVA à reverser au Trésor public par la société concessionnaire déchu.

Le concédant s'assure du libre jeu de la concurrence entre les candidats de manière à permettre le déroulement de la procédure de réattribution dans les meilleures conditions. A cette fin, si le déroulement de la procédure ou son environnement concurrentiel paraît insuffisant, le concédant peut saisir pour avis le Conseil de la concurrence dans le cadre des dispositions de l'article L. 462-1 du code de commerce.

Le nouveau concessionnaire est celui des candidats admis à présenter une offre qui a présenté l'offre financière la plus haute, toutes choses équivalentes par ailleurs.

Si la procédure de réattribution du contrat est déclarée infructueuse, aucune offre n'ayant été proposée ou acceptée par le concédant, une seconde procédure de réattribution du contrat sans mise à prix est engagée. Le nouveau concessionnaire est celui des candidats admis à présenter une offre qui a présenté l'offre financière la plus haute, toutes choses équivalentes par ailleurs.

Si cette seconde procédure de réattribution est également déclarée infructueuse, la société concessionnaire sera définitivement déchu de tous droits, les ouvrages, installations, appareils et leurs accessoires dépendant de la concession deviendront sans indemnité la propriété de l'Etat.

40.4. Le produit de la réattribution du contrat est versé par le nouveau concessionnaire à la société concessionnaire déchu, sans délai à compter de la parution du décret en Conseil d'Etat approuvant la convention et le cahier des charges, déduction faite des frais supportés par le concédant, afférents notamment à l'attribution de la nouvelle concession, et qui lui sont remboursés par le nouveau concessionnaire, sur justifications fournies par le concédant à la société concessionnaire déchu et au nouveau concessionnaire. En l'absence de tout versement par un nouveau concessionnaire, la société concessionnaire est déchu de ses droits sans aucune indemnité. »

Article 42

Le premier alinéa de l'article 42 est rédigé comme suit :

« Toute cession partielle ou totale de la concession de construction, d'exploitation et d'entretien de l'autoroute proprement dite, ou tout changement de concessionnaire ne peut avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du concédant. »

Article 47

L'article 47 est rédigé comme suit :

« Article 47

Annexes

Les références A, B, B1 et C concernent le réseau actuellement réalisé, la référence D1 concerne l'autoroute A 51 (section Grenoble–col du Fau) en cours de construction.

Pour chaque annexe (A, B, C et D), les pièces suivantes sont annexées au cahier des charges :

Annexe 1 : plan général du réseau comprenant :

- tracé ;
- dimensionnement des plates-formes ;
- limite de concession ;
- aires de service et haltes simples ;
- échangeurs première et deuxième phase.

Annexe 2 : profil en travers type.

Annexe 3 : rétablissement de communications.

Annexe 4 : échangeurs et mode de perception du péage.

Annexe 5 : tunnels.

Annexe 6 : instructions, dérogations.

Annexe 7 : plan de financement.

Autoroute A 51 (section Grenoble–col du Fau) :

1.D Plan de situation ;

2.D Tracé ;

3.D Profils en long et contraintes de dénivelés ;

4.D Profils en travers type ;

5.D Schémas de principe des échangeurs et des bretelles de raccordement ;

6.D Aires annexes, centres d'entretien et gares de péage ;

7.D Rétablissement des routes nationales ;

8.D Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;

9.D Plan de financement.

Annexe Y : données événementielles liées à la sécurité routière.

Annexe Z : instructions applicables aux aménagements complémentaires sur autoroutes en service.

L'ensemble de ces pièces annexes peut être consulté au siège social de la société concessionnaire. »

A N N E X E Y

DONNÉES ÉVÉNEMENTIELLES LIÉES À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Contenu		Partenaires de l'échange	Délais et périodicité de fourniture	Objectif de diffusion
Evénements trafic	Bouchons Ralentissements	CNIR, CRICR, CIGT	En temps réel	Diffuser les événements perturbants
Accidents	Accidents	CNIR, CRICR, CIGT	En temps réel	Diffuser tous les accidents sans restriction
Incidents	Obstacles sur chaussée Inondation Avalanche Glissement de terrain...	CNIR, CRICR, CIGT	En temps réel	Diffuser les incidents potentiellement dangereux
Manifestation	Manifestation (sociale, sportive, culturelle, commerciale)	CNIR, CRICR, CIGT	En prévisionnel et confirmation temps réel dès l'événement constaté	Diffusion avec restriction en fonction du contexte et la manifestation a une conséquence sur le trafic
Travaux	Chantiers non courants avec gêne importante	CNIR, CRICR, CIGT	En prévisionnel et confirmation temps réel dès mise en place	Diffuser uniquement les chantiers potentiellement dangereux ou perturbants (basculement, déviation, restriction de capacité...)
Fermetures de voies et limitation d'accès	Route coupée Sortie fermée Entrée fermée Restriction catégorielle	CNIR, CRICR, CIGT	En prévisionnel et confirmation temps réel dès mise en place	Diffusion sans restriction de ces fermetures non permanentes
Etat de la route	Neige au sol Verglas	CNIR, CRICR, CIGT	En temps réel	Diffusion sans restriction de ces conditions de circulation dangereuses niveaux C2 / C3 et C4
Visibilité inférieure à 200 m	Brouillard Fumée	CNIR, CRICR, CIGT	En temps réel si détecté	Diffusion sans restriction

6° AVENANT À LA CONVENTION PASSÉE ENTRE L'ÉTAT ET LA SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES PARIS-NORMANDIE (SAPN) POUR LA CONCESSION DE LA CONSTRUCTION, DE L'ENTRETIEN ET DE L'EXPLOITATION D'AUTOROUTES, APPROUVÉE PAR DÉCRET DU 3 MAI 1995 MODIFIÉ, ET AU CAHIER DES CHARGES ANNEXÉ À CETTE CONVENTION

Sous réserve de l'approbation du présent avenant par décret en Conseil d'Etat,

Entre :

Le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, agissant au nom de l'Etat, d'une part,

Et :

La Société des autoroutes Paris-Normandie (SAPN), société anonyme, dont le siège social est à Paris (15^e), 100, avenue de Suffren, représentée par M. Jean-Claude Jouffroy, président-directeur général, dûment accrédité, d'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

Article 1^{er}

L'article 1^{er} de la convention de concession est rédigé comme suit :

« Article 1^{er}

Sous réserve des dispositions des décrets intervenus ou à intervenir portant déclaration d'utilité publique et dans les conditions définies par la présente convention et le cahier des charges annexé, l'Etat concède à ladite société concessionnaire, qui accepte, le financement, la conception, la construction, l'entretien et l'exploitation d'un ensemble d'autoroutes ou sections d'autoroutes, y compris les ouvrages et installations annexes, comportant :

1. La section de l'autoroute A 13 Orgeval (Yvelines)–Caen Mondeville (Calvados), d'une longueur de 200 km environ et les bretelles suivantes :

a) La bretelle de liaison de l'A 13 à la RN 13 à Bonnières-sur-Seine (Yvelines), d'une longueur de 4 km environ ;

b) La bretelle de liaison de l'A 13 à la RN 13 à Chaufour (Yvelines), d'une longueur de 2,4 km environ ;

c) La bretelle de Louviers (A 154), de l'autoroute A 13 à Incarville (Eure) jusqu'à l'échangeur de Becdal, d'une longueur de 7 km environ ;

d) La bretelle de liaison de l'A 13 à la RN 138 (A 139) aux Essarts (Seine-Maritime), d'une longueur de 3,5 km environ ;

e) La bretelle autoroutière de Tancarville (A 131) comprise entre l'A 13 et le giratoire situé à l'entrée sud du pont de Tancarville (Eure), d'une longueur de 14 km environ ;

f) La bretelle de Deauville (A132) entre Pont-l'Évêque et Bonneville-sur-Touques (Calvados), d'une longueur de 11 km environ ;

g) La bretelle de liaison de l'A 13 à la RN 13 à Frénoville (Calvados), d'une longueur de 4 km environ ;

2. L'autoroute A 14, entre Orgeval (A 13) et Nanterre, d'une longueur de 16 km environ ;

3. L'autoroute A 29 pour les sections suivantes :

a) L'autoroute A 29 sud, comprise entre l'A 13 à Quetteville (Calvados) et la RN 1029 (accès au pont de Normandie), d'une longueur de 17 km environ ;

b) L'autoroute A 29 nord entre la route industrielle du Havre (Seine-Maritime) à l'ouest et l'autoroute A 28 à Saint-Saëns (Seine-Maritime), d'une longueur de 83 km environ, et les bretelles suivantes ;

c) La bretelle d'Yvetot (A 150), entre l'A 29 et Croix-Mare (RN 15), d'une longueur de 4,3 km environ ;

d) La bretelle de liaison de l'A 29 (carrefour de la RD 2 à Beautot) à l'autoroute A 151 à Eslettes, dénommée A 151, d'une longueur de 13 km environ. »

Article 2

Le présent avenant à la convention de concession, ensemble la liste jointe des modifications apportées au cahier des charges et les nouvelles pièces annexées à ce dernier, entreront en vigueur dès leur approbation par décret en Conseil d'Etat.

Article 3

Les frais de publication au *Journal officiel* de la République française et d'impression du présent avenant, ensemble la liste jointe des modifications apportées au cahier des charges de cette convention de concession ainsi que les nouvelles pièces annexes audit avenant, seront supportés par la société concessionnaire.

Fait à Paris, le 4 novembre 2004.

Pour l'Etat :

*Le ministre de l'équipement, des transports,
de l'aménagement du territoire,
du tourisme et de la mer,*

GILLES DE ROBIEN

Pour la Société des autoroutes
Paris-Normandie :

Le président-directeur général,

JEAN-CLAUDE JOUFFROY

A N N E X E

MODIFICATIONS APPORTÉES AU CAHIER DES CHARGES ANNEXÉ À LA CONVENTION DE CONCESSION
DE LA SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES PARIS-NORMANDIE (SAPN)

Article 1^{er}

L'article 1^{er} est rédigé comme suit :

« Article 1^{er} »

Objet de la concession

Sous réserve des dispositions des décrets intervenus ou à intervenir portant déclaration d'utilité publique, le présent cahier des charges s'applique à la concession du financement, de la conception, de la construction, de l'exploitation, de l'entretien des autoroutes ou sections d'autoroutes et des aires de service suivantes, y compris les ouvrages et installations annexes :

1. La section de l'autoroute A 13 Orgeval (Yvelines)–Caen-Mondeville (Calvados), d'une longueur de 200 km environ, et les bretelles suivantes :

a) La bretelle de liaison de l'A 13 à la RN 13 à Bonnières-sur-Seine (Yvelines), d'une longueur de 4 km environ ;

b) La bretelle de liaison de l'A 13 à la RN 13 à Chauffour (Yvelines), d'une longueur de 2,4 km environ ;

c) La bretelle de Louviers (A 154), de l'autoroute A 13 à Incarville (Eure) jusqu'à l'échangeur de Becdal, d'une longueur de 7 km environ ;

d) La bretelle de liaison de l'A 13 à la RN 138 (A 139), aux Essarts (Seine-Maritime), d'une longueur de 3,5 km environ ;

e) La bretelle autoroutière de Tancarville (A 131) comprise entre l'A 13 et le giratoire situé à l'entrée sud du pont de Tancarville (Eure), d'une longueur de 14 km environ ;

f) La bretelle de Deauville (A 132) entre Pont-l'Évêque et Bonneville-sur-Touques (Calvados), d'une longueur de 11 km environ ;

g) La bretelle de liaison de l'A 13 à la RN 13 à Frénoville (Calvados), d'une longueur de 4 km environ ;

2. L'autoroute A 14, entre Orgeval (A 13) et Nanterre, d'une longueur de 16 km environ ;

3. L'autoroute A 29 pour les sections suivantes :

a) L'autoroute A 29 sud, comprise entre l'A 13 à Queteville (Calvados) et la RN 1029 (accès au pont de Normandie), d'une longueur de 17 km environ ;

b) L'autoroute A 29 nord entre la route industrielle du Havre (Seine-Maritime) à l'ouest et l'autoroute A 28 à Saint-Saëns (Seine-Maritime), d'une longueur de 83 km environ, et les bretelles suivantes ;

c) La bretelle d'Yvetot (A 150), entre l'A 29 et Croix-Mare (RN 15), d'une longueur de 4,3 km environ ;

d) La bretelle de liaison de l'A 29 (carrefour de la RD 2 à Beautot) à l'autoroute A 151 à Eslettes, dénommée A 151, d'une longueur de 13 km environ. »

Article 2

L'article 2 est rédigé comme suit :

« Article 2 »

Assiette de la concession

La concession s'étend à tous les terrains, ouvrages et installations nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de l'autoroute, y compris les raccordements aux voiries existantes, les dépendances et installations annexes directement nécessaires au service des usagers, et réalisés en vue d'améliorer l'exploitation, telles que les aires de stationnement, stations-service, restaurants, motels, hôtels.

Sur les raccordements aux voiries existantes, la limite de la concession est fixée au premier carrefour à partir de l'autoroute, sauf dans les cas particuliers explicités ci-après :

1. Autoroute A 13 :

Sur l'autoroute A 13, la limite de la concession est fixée à l'extrémité est à l'échangeur de Poissy, au droit de la RD 154 E, et à l'extrémité ouest à l'échangeur de Mondeville (Caen).

Sur la bretelle de Chauffour, les limites de concession sont fixées :

– au sud : à la RN 13 (limite du giratoire de raccordement) ;

– au nord : à l'autoroute A 13 (échangeur de Chauffour).

Sur la bretelle de Louviers, les limites de concession sont fixées :

– au sud : à la RN 154 (échangeur de Becdal) ;

– au nord : à l'autoroute A 13 (échangeur d'Incarville).

Sur la bretelle de Tancarville (A 131), la limite de concession est fixée :

– au sud : à l'autoroute A 13 (échangeur de Bourneville) ;

– au nord : au giratoire situé à l'entrée sud du pont de Tancarville.

Sur la bretelle A 13/RN 13 à Frénoville, les limites de concession sont fixées :

– au nord : sur l'autoroute A 13 (PK 218) ;

– au sud : sur la RN 13 (limite du giratoire de raccordement).

2. Autoroute A 14 :

Sur l'autoroute A 14, la limite de la concession est fixée :

- à l'ouest : à l'extrémité ouest du complexe d'échanges de l'autoroute A 14 avec l'autoroute A 13 et les autres voies existantes ou projetées (A 184) ;
- à l'est : à la culée est du viaduc franchissant la Seine, sur la commune de Nanterre.

3. Autoroute A 29 :

Sur l'autoroute A 29 nord, les limites de concession sont fixées :

- à l'ouest : à la route industrielle ;
- à l'est : à l'autoroute A 28 ;

Pour la bretelle A 150, les limites de concession sont :

- l'autoroute A 29 à l'ouest ;
- le raccordement à RN 15 à Croix-Mare, au sud-est.

Pour la bretelle A 151 les limites de concession sont fixées :

- à l'échangeur de la RD 2 au nord ;
- à l'échangeur d'Eslettes au sud.

Sur l'autoroute A 29 Sud, les limites de concession sont fixées :

- au sud : à l'autoroute A 13 (Beuzeville) ;
- au nord : à la limite de concession du pont de Normandie.

Les terrains déjà acquis par l'Etat sont mis à la disposition du concessionnaire dans les conditions fixées à l'article 5 et à l'article 23-1-1.

Les autres terrains nécessaires à la concession sont acquis directement par le concessionnaire pour le compte de l'Etat ; ils sont, dès leur acquisition, intégrés au domaine de l'Etat. »

Article 2 bis

Il est inséré un article 2 bis rédigé comme suit :

« Article 2 bis

Situation juridique des biens de la concession

Les biens meubles ou immeubles mis à disposition par l'Etat, acquis ou réalisés par la société concessionnaire, se composent de biens de retour, de biens de reprise et de biens propres.

Ils sont définis de la façon suivante :

1. Biens de retour :

Ils se composent des terrains, bâtiments, ouvrages, installations et objets mobiliers nécessaires à l'exploitation de la concession telle qu'elle est définie par la convention de concession, par le présent cahier des charges et ses annexes, réalisés, acquis par la société concessionnaire ou mis à disposition par l'autorité concédante, ci-après désignés "biens de retour".

Ces biens appartiennent à l'autorité concédante dès leur achèvement, acquisition ou mise à disposition.

En fin de concession, ces biens reviennent obligatoirement et du seul fait de l'expiration de la concession, à l'autorité concédante. Dans le cadre des articles 36 et 37 du présent cahier des charges, ce retour est, en tout état de cause, gratuit.

2. Biens de reprise :

Ils se composent des biens autres que les biens de retour, qui peuvent éventuellement être repris par l'autorité concédante en fin de concession dans les conditions de l'article 37.2 si l'autorité concédante estime qu'ils peuvent être utiles à l'exploitation de la concession, ci-après désignés "biens de reprise".

Ces biens appartiennent à la société concessionnaire tant que l'autorité concédante n'a pas utilisé de son droit de reprise.

3. Biens propres :

Les biens propres se composent des biens qui ne sont ni des biens de retour ni des biens de reprise au sens des définitions données ci-dessus.

Avant le 31 décembre 2005, il sera établi, contrairement entre l'autorité concédante et la société concessionnaire, une nomenclature permettant de classer, par grande rubrique, l'ensemble des biens de la concession selon les trois catégories visées ci-dessus. »

Article 3

L'article 3 est rédigé comme suit :

« Article 3

Caractéristiques générales des ouvrages

3.1. La longueur des sections concédées à la société concessionnaire est :

- a) De 246 km environ pour l'autoroute A 13, y compris les bretelles autoroutières ;
- b) De 16 km environ pour l'autoroute A 14 ;
- c) De 100 km environ pour l'autoroute A 29 Nord et ses bretelles ;
- d) De 17 km pour l'autoroute A 29 Sud.

3.2. Le profil en travers initial intégrant les possibilités ultérieures d'élargissement, le nombre de voies mises en service en première phase et la catégorie de dimensionnement des différents tronçons d'autoroutes et des bretelles sont définis dans le tableau ci-après.

DÉSIGNATION DES TRONÇONS	NOMBRE DE VOIES en phase définitive	NOMBRE DE VOIES 1 ^{re} phase	CATÉGORIE de dimensionnement
<i>A 13 Sections courantes</i>			
Orgeval-Mantes Sud	2 x 3	2 x 3	L. 120 ICTAAL
Mantes Sud-Chaufour.....	2 x 3	2 x 3	L. 120 ICTAAL
Chaufour-Tourville-la-Rivière	2 x 3	2 x 2	L. 120 ICTAAL
Tourville la Rivière-Rouen (A 139).....	2 x 3	2 x 3	L. 120 ICTAAL
Rouen (A 139)-Bretelle de Tancarville (A 131).....	2 x 3	2 x 2	L. 120 ICTAAL
Bretelle de Tancarville (A 131)-Bretelle de Deauville (A 132)	2 x 3	2 x 2	L. 120 ICTAAL
Bretelle de Deauville (A 132)-Barreau A 13/RN 13			
(contournement Sud Est de Caen)	2 x 3	2 x 2	L. 120 ICTAAL
Barreau A 13/RN 13 (contournement sud-est de Caen)-Mondeville.....	2 x 2	2 x 2	L. 120 ICTAAL
<i>A 13 Bretelles autoroutières</i>			
Bretelle de Bonnières-sur-Seine.....	1 x 3	1 x 3	L. 120 ICTAAL
Bretelle de Chaufour.....	2 x 2	2 x 2	L. 1 ICTAAL
Bretelle des Essarts (A 139).....	2 x 3	2 x 2	L. 120 ICTAAL
Bretelle de Deauville (A 132).....	2 x 2	2 x 2	L. 120 ICTAAL
Bretelle RN 13/A 13 (Frénouville).....	2 x 2	2 x 2	L. 1 ICTAAL
Bretelle de Tancarville (A 131).....	2 x 2	2 x 2	L. 120 ICTAAL
A 13-Saint-Aubin-sur-Quillebeuf - Saint-Aubin-sur-Quillebeuf-Giratoire du pont de Tancarville.....	2 x 2	2 x 2	L. 100 ICTAAL
Bretelle de Louviers A 13 Saint-Jean (A 154).....	2 x 2	2 x 2	A 100 ICTAVRU
Saint-Jean-Acquigny	2 x 2	2 x 2	L. 100 ICTAAL
<i>A 14</i>			
Orgeval-Montesson (échangeur)	2 x 2	2 x 2	A 100 ICTAVRU
Montesson (échangeur)-Carrières-sur-Seine (culée RD du viaduc).....	2 x 3	2 x 2	A 100 ICTAVRU
Carrières-sur-Seine (culée RD à culée RG du viaduc).....	2 x 3	2 x 3	A 100 ICTAVRU
<i>A 29 Sections courantes</i>			
Route industrielle-A 131.....	2 x 2	2 x 2	L. 100 ICTAAL
A 131-A 28	2 x 2	2 x 2	L. 120 ICTAAL
<i>A 29 Bretelles autoroutières</i>			
Bretelle Est d'Yvetot-Croix-Mare (A 150)	2 x 2	2 x 2	L. 120 ICTAAL
Bretelle Beautot (RD 2)-Eslettes (A 151) ..	2 x 2	2 x 2	L. 120 ICTAAL
<i>A 29 Sud (A 13-Pont de Normandie) section courante</i>			
A 13-Echangeur du plateau.....	2 x 2	2 x 2	L. 120 ICTAAL
Echangeur du plateau-Pont de Normandie.....	2 x 2	2 x 2	L. 120 ICTAAL

3.3. L'autoroute et ses bretelles d'accès doivent permettre le passage des convois militaires M 120.

3.4. Le réseau autoroutier concédé comporte les échangeurs ci-après :

TRONÇONS	ÉCHANGEURS	
	Première phase	Deuxième phase
<i>A 13</i>		
Orgeval-Mantes-Sud	Poissy. - Les Mureaux. - Flins. - Epône. - Mantes Est.	

TRONÇONS	ÉCHANGEURS	
	Première phase	Deuxième phase
Mantes Sud-A 139 (Rouen)	Mantes Sud. – Mantos Ouest (demi). – Bonnières (demi). – Chaufour. – Vernon. – Gaillon. – Louviers Sud (demi). – Incarville. – Criquebeuf. – Tourville-la-Rivière. – Oissel (Rouen Est). – Bifurcation du Rouvray (A 930) (sortie Rouen).	
Rouen-Bretelle de Tancarville	Rouen Ouest (demi). – Maison-Brûlée. – Bourg-Achard. – Bourneville (demi). – Bifurcation de Tancarville.	
Bretelle de Tancarville-A 132 (bretelle de Deauville)	Beuzeville. – RD 579 (Lisieux). – A 132 (bretelle de Deauville).	
A 132-Caen (Mondeville)	RD 16 (La Haie Tondue) 1/2 vers Paris-Dozulé. – Troarn (RN 175)-Mondeville.	
Bretelle de Louviers (A 154)	Incarville. – RN 155 (demi). – RD 313 (demi). – RD 71.	
Bretelles autoroutières :		
A 139	Les Essarts.	
A 132	Pont-l'Évêque (demi). – RD 579-Honfleur (demi). – Bretelle de Lisieux.	
A 13-RN 13-Frénouville		Echangeur RN 13.
(A 131) bretelle de Tancarville	Bourneville (demi). – Saint-Aubin-sur-Quillebeuf.	
A 14	Bifurcation A 14-A 13 ¼ échangeur Migneaux entrée vers Paris.	Demi-échangeur au RD 30, vers Paris. Echangeur de la plaine de Montesson. Echangeur RD 311 déviée. – Voie de berge. Echangeur de Chambourcy.
A 29 :		
Route industrielle-A 131	Route industrielle du Havre. – Le Havre A 131.	
A 131-A 28	Saint-Romain-de-Colbosc – (RD 39 et RD 31). – Bolbec (RD 910). – Yvetot Ouest (RD 926). – Bifurcation A 29-A 150. – Yvetot Est (RN 29 et RD 20). – Bretelle A 29-A 1501 (A 159). – Saint-Saëns (RD 98) (demi) – A 28 (demi).	
A 29 : bretelles autoroutières.		
A 150 à l'Est d'Yvetot	RN 15.	
Beautot (RD 2)-Eslettes (A 151)	Beautot (RD 2). – Eslettes (RN 27).	
A 29 Sud :		
A 13-Pont de Normandie	RD 580. – RD 144 (demi). – RD 289 (demi). – A 13.	

Article 4

Au deuxième alinéa du paragraphe 4.3 de l'article 4, le mot : « président » est remplacé par les mots : « directeur général ».

Article 7

L'article 7 est rédigé comme suit :

« Article 7

Dates de mise en service et déclaration d'utilité publique

7.1. a) La société concessionnaire s'engage à mettre en service l'autoroute A 14 avant le 31 décembre 1996.

Si l'Etat n'a pas mis en service à la date prévue les aménagements visés au b ci-après, cette date limite pourra être reportée d'une durée égale au retard de l'Etat. Dans ce cas, la société concessionnaire fera connaître à l'Etat les incidences économiques qui découleraient d'un tel retard.

b) L'Etat s'engage à mettre en service au plus tard à la même date :

- l'autoroute A 14 entre la culée Est du viaduc franchissant la Seine sur la commune de Nanterre et l'entrée du quartier d'affaires de la Défense.

7.2.

7.2.1. La société s'engage à mettre en service :

L'autoroute A 29 Le Havre-Amiens :

- section route industrielle–raccordement à la RN 15 à l’Est d’Yvetot, au 30 juin 1996 ;
 - section raccordement à la RN 15 à l’Est d’Yvetot–A 28, au 31 décembre 1997 ;
- La bretelle de Louviers au 31 décembre 1996 ;
A 29 Sud quarante-huit mois après notification de la déclaration d’utilité publique ;
Le barreau A 13/RN 13 à Frénoville au 31 décembre 2007 ;
La bretelle de liaison de l’A 13 à la RN 13 à Chauffour au 31 décembre 2010.

7.2.2. En cas de retard dans le déroulement des procédures, études et travaux, pour une cause extérieure à la société concessionnaire et totalement hors de son contrôle, ces dates sont susceptibles d’être reportées s’il apparaît que la société concessionnaire a mis en œuvre tous les moyens qui étaient ou auraient dû raisonnablement être à sa disposition pour faire face aux conséquences de ladite cause.

7.3. Dates limites de notification des déclarations d’utilité publique.

L’Etat s’engage à notifier à la société concessionnaire les déclarations d’utilité publique, afférentes aux différentes sections, au plus tard quarante-huit mois avant la date prévue pour leur mise en service.

Au cas où une déclaration d’utilité publique serait prononcée avec retard, la date limite de mise en service de la section correspondante serait décalée d’un délai qui sera estimé en accord avec la société concessionnaire, compte tenu de l’incidence réelle de ce retard sur l’avancement des travaux.

7.4. Programme des opérations.

Dans les trois mois suivant l’approbation du présent cahier des charges, les parties établissent d’un commun accord un calendrier prévisionnel indiquant pour chacune des sections à réaliser : le cas échéant, les dates de déclaration d’utilité publique, les dates de présentation des avant-projets par la société concessionnaire et les dates d’approbation des avant-projets sommaires par l’Etat, les dates de remise à la société concessionnaire des terrains déjà acquis et des ouvrages réalisés par l’Etat.

7.5. Réalisation des investissements.

En cas de retard dans la réalisation des investissements mis à la charge de la société concessionnaire, l’Etat et la société concessionnaire se concertent dans les six mois qui précèdent la fin de chaque période quinquennale à compter de l’entrée en vigueur du 6^e avenant au présent cahier des charges, en vue d’assurer la restitution par la société concessionnaire de l’avantage financier net qui, le cas échéant, provient du seul fait du décalage temporel des investissements concernés.

La restitution par la société concessionnaire de cet éventuel avantage financier est réalisée sur la période quinquennale suivante à travers la réalisation, sans nouvelle compensation tarifaire spécifique, d’un montant de travaux non inscrits au présent cahier des charges dont la valeur nette actualisée à la même date représente le montant financier à restituer. Si le besoin de travaux supplémentaires est nul ou inférieur au montant de l’avantage financier, la société concessionnaire restituera la différence avant la fin de la période quinquennale suivante par tout moyen à définir entre le concédant et la société concessionnaire.

Le présent article s’applique aux investissements dont le retard de mise en service est dûment constaté à l’occasion de la concertation entre l’Etat et la société concessionnaire dans les six mois qui précèdent la fin de chaque période quinquennale à compter de l’entrée en vigueur du 6^e avenant au présent cahier des charges.

Ces dispositions s’appliquent quelles que soient les causes imputables au retard des mises en service. En particulier, la mise en œuvre du présent article est indépendante de l’application des dispositions relevant de l’article 39 du présent cahier des charges s’il apparaît qu’il y a lieu de les mettre en œuvre, et de l’article 7.2.2.

Le montant de l’avantage financier à restituer par la société concessionnaire est défini d’un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire à la fin de chaque période quinquennale à compter de l’entrée en vigueur du 6^e avenant au présent cahier des charges. »

Article 9

Après le paragraphe 9.4 de l’article 9, il est inséré le paragraphe 9.5 rédigé comme suit :

« 9.5. La société concessionnaire procédera aux élargissements à 2 × 3 voies sur l’A 13 entre Bourneville et le Barreau A 13/RN 13 (contournement sud-est de Caen).

Une première tranche correspond aux élargissements à 2 × 3 voies dans les deux sens de circulation entre la barrière de péage de Beuzeville et l’échangeur A 13/A 132 à Pont-l’Evêque, et à la reprise des ouvrages d’art situés à proximité de la barrière de péage de Dozulé nécessaire à l’augmentation de capacité de celle-ci.

Le concédant et la société concessionnaire conviendront d’un accord avant la mi-2007 pour fixer les modalités de réalisation de la deuxième tranche et les compléments de financement correspondants. »

Article 12

Au paragraphe 12.1 de l’article 12, les mots : « de l’application éventuelle des articles 1^{er}, 4, 6 et 9, paragraphes 2 et 3 » sont remplacés par les mots : « du présent cahier des charges ».

Article 13

L'article 13 est rédigé comme suit :

*« Article 13*Exploitation, entretien et maintenance des ouvrages
et installations

13.1. Qualité d'exploitation, d'entretien et de maintenance des ouvrages et installations.

Sous peine des sanctions prévues aux articles 39 et 40 du présent cahier des charges, la société concessionnaire est tenue de disposer en tous temps et de mettre en œuvre sans délai tous les moyens conformes aux règles de l'art, de nature à assurer en permanence, quelles que soient les circonstances (et notamment les circonstances atmosphériques), la continuité de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de commodité.

Dans tous les cas, la force majeure, dûment constatée, exonère, en tout ou partie, la société concessionnaire de sa responsabilité, tant vis-à-vis de l'autorité concédante que des usagers et des tiers.

La société concessionnaire exploite l'autoroute conformément aux textes en vigueur en matière d'exploitation de la route.

La société concessionnaire s'attache à la réalisation d'objectifs particuliers de qualité d'exploitation, définis d'un commun accord, et par écrit, entre le concédant et la société concessionnaire, notamment en matière de maintien de la viabilité, de gestion du trafic et d'aide au déplacement.

Les ouvrages établis en vertu de la présente concession sont entretenus et maintenus en bon état et sont exploités à ses frais par la société concessionnaire ou, sous sa responsabilité, par les titulaires de contrats visés à l'article 30 de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés.

La signalisation est en permanence mise en conformité avec les règlements en vigueur.

Les lignes de télécommunication terrestres et aériennes et les postes établis pour assurer la sécurité de la circulation sont mis en place et entretenus à ses frais par la société concessionnaire.

La société concessionnaire est tenue d'assurer ou de faire assurer, sous sa responsabilité, sur l'ensemble du domaine concédé, le dépannage des véhicules en panne ou accidentés, dans les conditions prévues par les textes en vigueur.

13.2. Information routière en temps réel des usagers :

La société concessionnaire organise la collecte, la centralisation et le traitement des données relatives au trafic sur son réseau et délivre alors en temps réel des informations pertinentes, fiables et cohérentes au plus grand nombre d'usagers concernés.

La société concessionnaire et les services de l'Etat échangent, en temps réel, à titre gratuit et sans autre condition, les données événementielles liées à la sécurité routière, définies dans l'annexe X.

La société concessionnaire et les services de l'Etat échangent, en temps réel, les autres données nécessaires à la mise en œuvre de la politique nationale d'information sur la sécurité et la circulation routières, notamment dans le cadre du schéma directeur d'information routière. La définition de ces données, les conditions financières de leur échange et les conditions de leur réutilisation par les tiers sont fixées d'un commun accord entre les services de l'Etat et la société concessionnaire. »

Article 14

L'article 14 est rédigé comme suit :

*« Article 14*Règlements d'exploitation, mesures de police
et gestion du trafic

14.1. La société concessionnaire se conforme aux règlements de police édictés par les autorités compétentes.

14.2. Elle soumet à l'approbation des autorités compétentes, deux mois avant la date prévue pour leur mise en application, les règlements d'exploitation et les plans d'intervention et de sécurité adaptés. Ces plans contiennent les dispositions essentielles sur l'organisation de la société, ses moyens, ainsi que des consignes générales d'intervention, tant pour les personnels de la société que pour les services et entreprises liés par contrat avec la société concessionnaire. L'approbation des autorités compétentes est considérée comme tacitement obtenue deux mois après leur saisine.

14.3. La société concessionnaire participe, sous la conduite de l'autorité coordinatrice compétente, à l'élaboration, au suivi et à la mise à jour des plans de gestion du trafic qui intéressent tout ou partie de son réseau. En cas de déclenchement d'un ou plusieurs plans de gestion du trafic, elle se conforme sans délai, sous la conduite de l'autorité coordinatrice compétente, aux prescriptions qu'ils contiennent et met en œuvre toutes les mesures requises pour la gestion du trafic. Elle participe, dans les conditions définies dans les plans de gestion du trafic, à l'assistance aux usagers.

- 14.4. La société concessionnaire participe à l'échange permanent et en temps réel des informations relatives à la circulation routière avec les autres exploitants gestionnaires de réseaux routiers et autoroutiers, les centres régionaux d'information et de coordination routière (CRICR) et les autorités concernées.
- 14.5. Elle doit se soumettre, sans aucun droit à indemnité, à toutes les mesures prises par les autorités investies du pouvoir de police de la circulation en vue de tirer le meilleur parti pour toutes les catégories d'usagers de l'ensemble du réseau routier dont fait partie l'autoroute concédée.
- 14.6. Le ministre chargé de la voirie nationale arrête les dispositions du service minimum à assurer pour maintenir la permanence de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité en cas de grève des agents de la société concessionnaire. »

Article 15

L'article 15 est rédigé comme suit :

« Article 15

Interruption et restrictions de la circulation

Si l'exécution des travaux sur une section d'autoroute en service entraîne l'interruption du trafic ou provoque des restrictions de circulation, la société concessionnaire se soumet aux obligations qui résultent des instructions en vigueur relatives à l'exploitation sous chantier des autoroutes en service.

Toute restriction importante de circulation ou interruption de trafic nécessitée par des travaux doit être portée en temps utile à la connaissance du public par les soins de la société concessionnaire par tous moyens appropriés.

En cas de force majeure imposant l'interruption, le ministre chargé de la voirie nationale et les préfets intéressés doivent être immédiatement avisés. »

Article 19

L'article 19 est rédigé comme suit :

« Article 19

Ecoute des usagers et réclamations

La société concessionnaire met en œuvre une politique à l'écoute des usagers.

Elle recueille l'avis des usagers sur la qualité du service, notamment au travers d'une enquête annuelle dont le contenu et la méthodologie sont définis par le concédant en coordination avec la société concessionnaire. Les résultats de cette enquête sont transmis sans délai au concédant.

La société concessionnaire met les usagers en mesure d'exprimer leurs réclamations ou observations sur le service rendu par tous les moyens de communication adaptés aux technologies disponibles. La mise à disposition de ces moyens de communication est portée à la connaissance du public par une information largement diffusée.

La société concessionnaire adresse chaque année au concédant un bilan des réclamations des usagers et des suites qui y ont été données. La présentation de ce bilan est définie par le concédant en concertation avec la société concessionnaire. »

Article 20

L'article 20 est rédigé comme suit :

« Article 20

Documents à produire par la société concessionnaire

La société concessionnaire fournit aux services de l'Etat compétents les documents et comptes rendus fixés par une instruction du ministre chargé de la voirie nationale, établie après consultation de ladite société. »

Article 21

L'article 21 est rédigé comme suit :

« Article 21

Dispositions générales de financement

La société concessionnaire assure à ses risques et périls le financement de la conception, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des ouvrages de la concession, dans les conditions fixées par la convention de concession et le présent cahier des charges. »

Article 25

L'article 25 est rédigé comme suit :

« Article 25

Tarifs de péage

25.1. Les tarifs de péage sont fixés chaque année par la société concessionnaire, conformément à la réglementation en vigueur, dans les conditions définies ci-après :

25.2. I. – Pour l'application du présent article 25, les tarifs de péage doivent s'entendre hors taxe sur la valeur ajoutée (HT). La société concessionnaire appliquera à chaque tarif le taux de TVA en vigueur à la date de perception du péage. Les tarifs TTC qui en résulteront seront arrondis au 1/10 d'euro le plus proche.

Pour la fixation des tarifs de péage, le réseau exploité par la société concessionnaire se décompose en sections de référence. La liste de ces sections figure dans le contrat d'entreprise, qui vaut contrat de plan au sens du décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers. Pour chacune des sections considérées, sont précisés sa longueur en kilomètres et le taux kilométrique moyen, tel que défini ci-après, en vigueur à la date de signature du contrat d'entreprise.

Sur une section de référence donnée, délimitée à ses extrémités par deux échangeurs, le taux kilométrique moyen (HT) appliqué à une classe de véhicules est égal à la somme des tarifs (HT) applicables à cette classe sur chacun des trajets possibles internes à la section, rapportée à la somme des longueurs de tous ces trajets.

Quand, sur une section de référence donnée, le taux kilométrique moyen ne peut pas être calculé comme indiqué à l'alinéa précédent en raison des spécificités du dispositif de perception de péage, les modalités particulières de calcul sont précisées dans le contrat d'entreprise.

Pour la catégorie des véhicules ou ensembles de véhicules de hauteur totale inférieure ou égale à 2 mètres et de poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes (classe 1), l'évolution du tarif kilométrique moyen (HT) sur le périmètre de la concession de la société est égale à la moyenne des évolutions des taux kilométriques moyens (HT) en vigueur sur chaque section de référence figurant dans le contrat d'entreprise, pondérée par le nombre de kilomètres parcourus sur la section considérée l'année (1^{er} janvier-31 décembre) précédant la hausse.

Au 1^{er} janvier 2004, le tarif kilométrique moyen applicable aux véhicules de classe 1 est de 5,45 centimes d'euro par kilomètre (HT), soit 6,52 centimes d'euro par kilomètre (TTC).

II. – Les tarifs seront révisés une fois par an et, sauf exception, au 1^{er} février de chaque année.

La hausse globale des tarifs de péage (HT) applicables aux véhicules de classe 1 est conforme à l'évolution du tarif kilométrique moyen (HT) calculée comme indiqué au 25.2-I.

Pour la période couverte par le contrat d'entreprise 2004-2008, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) intervient au 1^{er} décembre de chaque année (n) et, pour les véhicules de la classe 1, est égale à :

– pour l'année 2004 : 2,53 % ;

– pour les années 2005 à 2008 : $I_n + 0,74$ %.

avec $I_n = (i_n / i_{n-1}) - 1$, où i_n est l'indice des prix à la consommation hors tabac ensemble des ménages concernant le mois de juillet de l'année n.

Pour la période 2009-2013, la majoration des tarifs de péage (HT) applicables aux véhicules de la classe 1 sur le réseau concédé à la société concessionnaire ne peut être inférieure au dernier taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) constatée sur douze mois consécutifs précédant cette majoration, majoré d'une hausse spécifique de 0,6 %.

Un an au moins avant l'expiration du contrat d'entreprise en vigueur, l'État et la société concessionnaire font le point sur l'exécution du contrat d'entreprise en cours et se concertent, au vu du bilan d'exécution ainsi réalisé, dans l'objectif de conclure un nouveau contrat d'entreprise immédiatement après l'expiration du précédent.

La majoration annuelle des tarifs de péage applicables aux véhicules de la classe 1 fixée dans le cadre des contrats d'entreprise passés entre l'État et la société concessionnaire pendant la durée de la concession ne peut être inférieure à 85 % du dernier taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) constatée depuis la fixation, l'année précédente, des tarifs applicables sur le réseau concédé à la société concessionnaire.

Le tarif kilométrique moyen des autres classes de véhicules est déduit du tarif kilométrique moyen de la classe 1 par application de coefficients.

Au 1^{er} janvier 2004, ces coefficients sont les suivants :

– classe 2 : 1,511 ;

– classe 3 : 1,980 ;

– classe 4 : 2,778 ;

– classe 5 : 0,594.

Les coefficients PL (classes 3 et 4)/VL (classe 1) feront l'objet, pour les exercices 2004 à 2008 inclus, d'une majoration annuelle de 1 % pour atteindre en 2008 un maximum de :

- classe 3 : 2,08 ;
- classe 4 : 2,92.

Pour l'application du présent article, les classes 2, 3, 4 et 5 sont respectivement définies comme suit :

- classe 2 : véhicules ou ensembles de véhicules de hauteur totale comprise strictement entre 2 mètres et 3 mètres et de poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égal à 3,5 tonnes ;
- classe 3 : véhicules à deux essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes ;
- classe 4 : véhicules ou ensembles de véhicules à plus de deux essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes ;
- classe 5 : motos.

III. – L'autoroute A 14 faisant l'objet d'une tarification spécifique de zone urbaine, les tarifs applicables sur cette autoroute n'entrent pas dans le calcul du tarif kilométrique moyen de la société.

Au 1^{er} janvier 2004, les tarifs (HT) et (TTC) applicables sur l'autoroute A 14 sont les suivants :

	TARIF DE BASE		TARIF RÉDUIT (*)	
	HT	TTC	HT	TTC
Classe 1.....	5,27	6,30	3,51	4,20
Classe 2.....	10,54	12,60	7,02	8,40
Classe 3.....	18,81	22,50	12,63	15,10
Classe 4.....	25,08	30	16,81	20,10
Classe 5.....	2,59	3,10	1,76	2,10

(*) Tarifs applicables aux heures creuses.

25.3. La société s'engage à mettre en œuvre les modulations spatiales et temporelles de ses tarifs de péage demandées par l'État dans le cadre de sa politique générale en matière de régulation des trafics.

En outre, la société concessionnaire peut appliquer des taux kilométriques différents selon les trajets et les périodes.

Ces modulations doivent trouver leur justification à la fois dans certaines différences de situation appréciables faites aux usagers et dans des considérations d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service public autoroutier. Les objectifs de ces modulations sont précisés dans le contrat d'entreprise.

Sous réserve des dispositions du paragraphe 25.4 ci-après, les taux kilométriques appliqués aux véhicules d'une même catégorie ne peuvent, sur aucun parcours, s'écarter de plus de 50 % du taux kilométrique moyen de cette catégorie, sauf accord conjoint du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé de la voirie nationale.

La mise en œuvre de ces modulations tarifaires se fait dans le cadre de l'évolution moyenne globale des tarifs kilométriques de la société telle que fixée par le contrat d'entreprise. En particulier, elle ne doit entraîner ni gain ni perte dans les comptes de la société concessionnaire.

25.4. Une majoration du tarif normalement applicable aux véhicules de la catégorie considérée d'un montant maximal de 70 % peut être appliquée par la société concessionnaire aux véhicules susceptibles d'entraîner une dégradation ou une usure anormales des ouvrages, tels que, notamment, les véhicules munis de pneumatiques à crampons.

25.5. La tarification des sections nouvelles à leur mise en service est fixée par la société concessionnaire sur la base du taux kilométrique moyen de son réseau au moment de l'ouverture de ces sections, éventuellement corrigé en fonction des coûts de construction et d'exploitation si ceux-ci sont sensiblement différents de ceux constatés sur le reste du réseau.

Cependant, dans le cas où le tarif envisagé conduit à un taux kilométrique moyen de la section considérée supérieur de plus de 20 % au taux kilométrique moyen des sections contiguës de son réseau, la société doit recueillir l'accord du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé de la voirie nationale avant de fixer les tarifs applicables à la mise en service.

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

25.6. Les tarifs de péage fixés dans les conditions prévues au présent article et conformément aux dispositions du contrat d'entreprise sont applicables à l'expiration d'un délai d'un mois après leur dépôt auprès du ministre chargé de l'économie et auprès du ministre chargé de la voirie nationale.

En même temps que la transmission de ses décisions en matière tarifaire, la société concessionnaire est tenue de fournir aux ministres intéressés tous les éléments d'information et de calcul nécessaires à la

vérification de la bonne application des règles définies au présent article et du respect des dispositions du contrat d'entreprise. Elle est également tenue de répondre, dans le délai prescrit, à toute demande d'information complémentaire susceptible de lui être adressée par les services intéressés.

Si les tarifs fixés par la société concessionnaire ne sont pas conformes aux règles définies par le présent article ou aux dispositions du contrat d'entreprise, la société est mise en demeure, par lettre motivée des ministres intéressés, de modifier ses tarifs dans un délai qui ne peut excéder dix jours, sous réserve d'apporter, dans ce délai, la preuve de leur régularité ou celle d'une erreur commise par les services chargés de la vérification.

Le délai d'un mois prévu au premier alinéa du présent article, suspendu à partir de la date d'envoi de la lettre motivée, reprend à compter de la réception des tarifs modifiés ou des éléments prouvant la régularité des tarifs fixés par la société. Cette procédure ne peut être mise en œuvre qu'une fois à l'occasion de chaque fixation de tarifs.

25.7. L'ensemble des tarifs applicables sur le réseau de la société, en vigueur à la date de publication du décret approuvant le présent avenant, sont annexés au cahier des charges.

L'ensemble des tarifs en vigueur peuvent être consultés par toute personne intéressée soit sur un serveur télématique, soit auprès de la Société des autoroutes Paris-Normandie, 100, avenue de Suffren, 75015 Paris, soit auprès de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, 59, boulevard Vincent-Auriol, 75013 Paris, ou auprès de la direction des routes, Arche de La Défense, paroi sud, 92055 Paris-La Défense.

25.8. Les transports exceptionnels définis à l'article R. 433-1 du code de la route et à l'arrêté du 13 avril 1961 relatif à la circulation des convois et des transports militaires routiers admis à circuler sur les ouvrages de la concession seront soumis à des tarifs spéciaux qui pourront déroger aux dispositions des paragraphes précédents, sous réserve de leur approbation par le ministre chargé de la voirie nationale.

25.9. Sans préjudice des procédures applicables en vertu de la réglementation en vigueur, la société concessionnaire est autorisée, pour toute personne n'ayant pas acquitté son passage, à recouvrer la somme due, augmentée des frais nécessaires au recouvrement. Ces frais de dossier sont forfaitairement fixés à 60 euros hors taxes valeur juin 2003, et ce montant suit l'évolution de l'indice des prix à la consommation hors tabac constatée. »

Article 28

Au deuxième alinéa de l'article 28, la proposition : « dès lors que la vente de ces cartes est faite à des conditions égales pour tous » est remplacée par la proposition : « dès lors qu'ils sont consentis à des conditions égales pour tous ».

Article 30 bis

Il est ajouté un article 30 bis rédigé comme suit :

« Article 30 bis

Télécommunications

La société concessionnaire peut installer des réseaux de télécommunication et de transmission dans l'emprise de la concession et les exploiter pour ses propres besoins d'exploitant d'infrastructure de transport.

Sans préjudice des droits de passage des opérateurs de télécommunication, la société concessionnaire est autorisée à consentir à des tiers, dans des conditions compatibles avec les règles de gestion du domaine public autoroutier et pour une période n'excédant pas la durée de la présente concession, des droits relatifs à l'installation et l'exploitation de tels réseaux. »

Article 31

L'article 31 est rédigé comme suit :

« Article 31

Modifications de la réglementation technique

En cas de modification substantielle ou de création, après l'entrée en vigueur du présent contrat de concession, d'une réglementation nouvelle de quelque nature que ce soit, ayant notamment pour objet l'environnement ou la sécurité routière, présentant un lien direct avec l'objet de la présente concession et détériorant de façon significative l'équilibre économique de la concession, l'État et la société concessionnaire arrêteront d'un commun accord les compensations, notamment tarifaires, à prendre au bénéfice de la société concessionnaire afin de rétablir cet équilibre. »

Article 32

L'article 32 est rédigé comme suit :

« Article 32

Fiscalité

Tous les impôts et taxes établis ou à établir relatifs à la concession, y compris les impôts relatifs aux immeubles de la concession, sont acquittés par la société concessionnaire.

En cas de modification substantielle ou de création, après entrée en vigueur du présent contrat de concession, d'impôts, de taxes ou de redevances spécifiques aux concessionnaires d'autoroutes, susceptibles de compromettre gravement l'équilibre de la concession, l'Etat et la société concessionnaire arrêteront d'un commun accord, dans l'intérêt de la continuité du service public, les compensations qui devront être envisagées.

Au cas où, pour quelque cause que ce soit, un droit supplémentaire à déduction pourrait être exercé dans des conditions différentes de celles qu'établit le VII de l'article 2 de la loi de finance rectificative pour l'an 2000, les parties au contrat de concession arrêteront immédiatement les mesures permettant d'en compenser sans délai les effets. »

Article 33

L'article 33 est rédigé comme suit :

« Article 33

Garanties

33.1. Afin de garantir la remise en bon état des ouvrages de la concession à la date d'expiration de la concession, la société concessionnaire constituera, dans les deux mois suivant l'établissement par le concédant du programme d'entretien et de renouvellement visé à l'article 37, une garantie d'un montant égal au coût total prévisionnel des travaux prévus audit programme.

Cette garantie fera l'objet, tous les ans, de mainlevées partielles et successives. Celles-ci seront proportionnelles au coût des travaux effectivement réalisés par la société concessionnaire conformément au programme d'entretien et de renouvellement et dans la limite de leur montant prévisionnel. La réalisation de chaque tranche annuelle de travaux d'entretien et de renouvellement donnera lieu à l'établissement d'un procès-verbal contradictoire en vue du prononcé de la mainlevée partielle.

En cas d'inexécution totale ou partielle dudit programme, la mainlevée interviendra après le versement par la société concessionnaire à l'Etat des sommes correspondant aux travaux non réalisés dans le délai de deux mois suivant l'expiration de la concession.

33.2. Afin de garantir la remise en bon état d'entretien des ouvrages de la concession en cas de rachat de la concession, la société concessionnaire constituera, dans les deux mois suivant l'établissement par le concédant du programme d'entretien et de renouvellement visé à l'article 38.2, une garantie d'un montant égal au coût total prévisionnel des travaux prévus audit programme.

Faute pour l'Etat d'être en mesure d'établir le programme d'entretien et de renouvellement visé à l'article 38.2 dans le délai imparti au même article, la société concessionnaire constituera, dans les deux mois suivant la notification par l'Etat d'une demande à cette fin, une garantie d'un montant égal au produit de 5 % de la valeur totale des amortissements constatés des ouvrages de la concession tel qu'elle ressort du bilan de la société et du coefficient $TP(n)/TP(o)$, où $TP(o)$ est la valeur, pour le mois de février 2004, de l'index national des travaux publics TP01 tel que publié mensuellement au *Bulletin officiel de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes*, et $TP(n)$ est la valeur de ce même index au quatrième mois précédant le mois de constitution de la garantie. Dès l'établissement du programme mentionné à l'article 38.2 la garantie sera ajustée au montant du coût total prévisionnel des travaux à réaliser.

Cette garantie fera l'objet d'une mainlevée dès l'établissement du procès-verbal de réception visé à l'article 38 ou, en cas de réception avec réserves, dès la levée des réserves.

En cas d'inexécution totale ou partielle dudit programme dans les délais fixés à l'article 38.2, et sans préjudice de l'application des dispositions dudit article, la mainlevée interviendra après le versement par la société concessionnaire à l'Etat, dans le délai prévu à l'article 38.2, des sommes correspondant aux travaux non réalisés.

33.3. Les garanties visées ci-dessus seront constituées soit sous forme de garanties à première demande émises par des établissements financiers de premier rang agréés dans les conditions de l'article 100 du code des marchés publics soit sous forme de tout autre mécanisme de garantie offrant des protections équivalentes pour l'Etat. »

Article 35

L'article 35 est rédigé comme suit :

« Article 35

Bilans et comptes annuels

- 35.1. Les comptes annuels de la société concessionnaire sont établis selon les règles en vigueur pour les sociétés concessionnaires de service public, notamment en matière d'amortissement.
- 35.2. La société concessionnaire communique chaque année au ministre chargé de la voirie nationale, au ministre chargé de l'économie et au ministre chargé du budget, avant le 15 janvier, une étude financière prévisionnelle portant sur l'équilibre comptable et financier de la concession et comprenant, pour la durée restant à courir de la concession :
- Un plan de financement ;
 - Un compte de résultat ;
 - Un plan de trésorerie ;
 - L'évolution des fonds propres et de la dette ;
 - Les soldes intermédiaires de gestion et ratios financiers suivants :
 - excédent brut d'exploitation ;
 - capacité d'autofinancement / investissements hors taxes ;
 - dettes financières / fonds propres ;
 - dettes financières / capacité d'autofinancement ;
 - ratio de couverture de la dette glissant sur 15 ans ;
 - fonds propres / investissements hors taxes ;
 - résultat net / chiffres d'affaires ;
- Chacun de ces états étant détaillé année après année.
- 35.3. La société concessionnaire communique chaque année au ministre chargé de la voirie nationale, au ministre chargé de l'économie et au ministre chargé du budget, avant le 1^{er} juillet, les documents suivants :
- les comptes sociaux et leurs annexes approuvés identifiant les comptes propres de la concession, le rapport d'activité de la société concessionnaire et les rapports des commissaires aux comptes pour l'année échue ;
 - le compte rendu d'exécution de la concession pour l'année échue qui comporte notamment le bilan des investissements réalisés, les données d'exploitation, y compris sur la qualité du service, et les opérations de maintenance et d'entretien par opération ;
 - le programme des investissements à réaliser sur les cinq années ultérieures détaillé par opération.
- 35.4. Le concédant peut demander à la société concessionnaire toute information complémentaire sur le compte rendu de l'exécution de la concession.
- 35.5. La société concessionnaire communique deux fois par an, avant le 1^{er} mars et avant le 1^{er} septembre, au ministre chargé de l'économie, au ministre chargé du budget et au ministre chargé de la voirie nationale, un rapport comprenant l'état d'avancement des liaisons nouvelles et indiquant le calendrier d'exécution et l'échéancier financier de chaque opération en projet et en construction. »

Article 36

A l'article 36, le chiffre « 2016 » est remplacé par le chiffre « 2028 ».

Article 37

L'article 37 est rédigé comme suit :

« Article 37

Reprise des installations en fin de concession

- 37.1. Les biens de retour :
- A l'expiration du délai résultant de l'article 36 ci-dessus et par le seul fait de cette expiration, l'Etat se trouvera subrogé dans tous les droits de la société concessionnaire afférents à la concession.
- Il entrera immédiatement et, sous réserve des dispositions de l'article 37.3, gratuitement en possession des biens de retour. A dater du même jour, tous les produits de la concession lui reviendront.
- 37.2. Les biens de reprise :
- Le cas échéant, les biens de reprise, y compris les stocks et approvisionnements, pourront être repris par l'Etat sur la base de leur valeur nette comptable augmentée éventuellement d'une survaleur estimée à dire d'experts majorée de la TVA et des autres impôts en vigueur.
- 37.3. La société concessionnaire sera tenue de remettre au concédant les biens de retour en bon état d'entretien.

Sept ans avant l'expiration de la concession, le concédant établira, après concertation avec la société concessionnaire et, le cas échéant, avec l'aide d'experts :

- le programme d'entretien et de renouvellement pour les cinq dernières années de la concession qui s'avérera nécessaire pour assurer la remise des ouvrages de la concession en bon état d'entretien comportant un chiffrage détaillé du coût des travaux correspondants ;
- le programme des opérations préalables à la remise des ouvrages de la concession au concédant.

Les programmes mentionnés ci-dessus seront exécutés par la société concessionnaire et à ses frais dans un délai permettant de s'assurer du bon état d'entretien des ouvrages de la concession à la date d'expiration de celle-ci.

En cas d'inexécution totale ou partielle dudit programme et après mise en demeure non suivie d'effet, les sommes correspondant aux travaux non réalisés devront être versées par la société concessionnaire à l'Etat dans un délai de deux mois suivant l'expiration de la concession.

Les opérations préalables nécessaires à la remise des ouvrages de la concession donneront lieu à l'établissement de procès-verbaux qui pourront être assortis de réserves. Ces réserves devront pouvoir être levées à la date de l'expiration de la concession. Il sera alors procédé à l'établissement contradictoire du procès-verbal de remise des ouvrages de la concession. »

Article 38

L'article 38 est rédigé comme suit :

« Article 38

Rachat de la concession

38.1. A compter du 1^{er} janvier de chaque année et au plus tôt le 1^{er} janvier 2013, l'Etat pourra, dans un motif d'intérêt général racheter la concession par arrêté conjoint du ministre chargé de la voirie nationale, du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget. Ce rachat ne pourra s'exécuter qu'au 1^{er} janvier de chaque année ci-après désignée "l'année de rachat", moyennant un préavis d'un an dûment notifié à la société concessionnaire.

En cas de rachat, la société concessionnaire sera indemnisée par le versement à son profit des deux éléments ci-après :

1. Pour chacune des années restant à courir jusqu'au terme de la concession, une annuité (ci-après "l'annuité") déterminée sur la base des produits nets annuels de la concession :

a) Pour une année considérée on entend par produit net annuel le total des recettes exprimées hors TVA de la concession diminué :

- des dépenses faites pour l'exploitation et l'entretien ;
- des dépenses faites pour le renouvellement des ouvrages et du matériel ;
- des provisions nettes qui auront été ou qui auraient dû normalement être constituées en vue de ce renouvellement ;
- des amortissements techniques lorsqu'ils sont étalés sur une durée inférieure à celle de la concession, chacun de ces montants étant exprimés hors TVA.

Ne sont compris dans ces dépenses et charges ni les charges financières, ni les amortissements soit techniques lorsqu'ils sont étalés sur la durée de la concession, soit financiers, ainsi que les dépenses de premier établissement et investissements sur autoroutes en service.

b) L'annuité de référence exprimée hors TVA sera égale à la plus élevée des deux valeurs ci-après :

- soit la moyenne des cinq produits nets annuels les plus élevés obtenus par la société concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le préavis de rachat est notifié à la société concessionnaire ;
- soit le produit net de l'année ayant précédé celle où le préavis de rachat est notifié à la société concessionnaire.

c) L'annuité exprimée hors TVA est versée chaque année à partir de l'année de rachat jusqu'au terme de la concession inscrit dans le contrat. Elle est calculée pour une année donnée n , comme le produit de l'annuité de référence définie en b et du coefficient K_n défini comme suit pour l'année n :

$$K_n = 1,02 \text{ Max } ([I_n + \text{PIB}_{n-1}] ; K3^p).$$

I_n est le rapport entre l'indice des prix à la consommation hors tabac pour le mois de janvier de l'année n et l'indice des prix à la consommation hors tabac de l'année précédant celle du préavis.

PIB_{n-1} est égal à la croissance du PIB en volume, exprimé en %, entre l'année $n-1$ et la deuxième année précédant celle du préavis, publiée l'année n par le ministère chargé des finances.

I_n est supérieur ou égal à 1 et PIB_{n-1} est positif ou nul.

$K3$ est défini comme suit :

$K3 = 1 +$ moyenne arithmétique des cinq variations annuelles les plus élevées du produit net annuel au cours des sept dernières années précédant celle du rachat, exprimée en pourcentage.

P est le nombre d'années séparant l'année en cours de celle précédant le préavis.

Le versement de l'annuité due au titre d'une année (n) interviendra avant le 30 juin de l'année n.

Si l'annuité est assujettie à la TVA, le montant de l'annuité versé par le concédant à la société concessionnaire sera augmenté du montant de la TVA applicable à l'annuité, au taux en vigueur à la date du paiement de l'annuité.

2. Une indemnité exprimée hors TVA, versée le 30 juin de l'année de rachat, égale aux dépenses d'immobilisations renouvelables et aux dépenses d'investissements complémentaires sur autoroute en service (y compris les élargissements de viaducs et de voiries) réalisées au cours des 15 années précédant l'année du rachat après déduction, pour les dépenses effectuées une année donnée, d'une fraction correspondant à $N/15$, N étant le nombre d'années écoulées entre l'année considérée et l'année du rachat.

Si l'indemnité est assujettie à TVA, le montant de l'indemnité versé par le concédant à la société concessionnaire sera augmenté du montant de la TVA applicable à l'indemnité, au taux en vigueur à la date du paiement de l'indemnité.

38.2. La société concessionnaire sera tenue de remettre au concédant les ouvrages, installations, appareils et accessoires rachetés en bon état d'entretien. Dans les trois mois de la notification du préavis visé à l'article 38.1, le concédant établira, après concertation avec la société concessionnaire et, le cas échéant, avec l'aide d'experts :

- le programme d'entretien et de renouvellement nécessaire pour assurer la remise des ouvrages de la concession en bon état d'entretien, comportant un chiffrage détaillé du coût des travaux correspondants ;
- le programme des opérations préalables à la remise des ouvrages de la concession au concédant.

Les programmes mentionnés ci-dessus seront exécutés par la société concessionnaire et à ses frais dans un délai permettant de s'assurer du bon état d'entretien des ouvrages de la concession à la date de rachat.

En cas d'inexécution totale ou partielle du programme d'entretien et de renouvellement nécessaire pour assurer la remise des ouvrages de la concession en bon état d'entretien avant la date prévue pour le rachat, l'Etat pourra retenir sur la garantie visée à l'article 33.2 et, s'il y a lieu, sur l'indemnité de rachat les sommes nécessaires à l'exécution dudit programme.

Les opérations préalables nécessaires à la remise des ouvrages de la concession donneront lieu à l'établissement de procès-verbaux qui pourront être assortis de réserves. Ces réserves devront pouvoir être levées à la date de rachat.

A la date de rachat de la concession, des procès-verbaux de remise des ouvrages de la concession seront établis contradictoirement.

38.3. A compter de la date de rachat, l'Etat sera tenu, sauf en ce qui concerne les contrats de crédit, de se substituer à la société concessionnaire pour l'exécution des engagements pris par elle dans les conditions normales en vue de l'exécution des travaux et de l'exploitation des ouvrages de la concession. »

Article 39

L'article 39 est rédigé comme suit :

« Article 39

Pénalités, mesures coercitives

39.1. Manquement au cahier des charges.

Le concédant peut exiger de la société concessionnaire, après mise en demeure restée infructueuse dans le délai fixé par ladite mise en demeure et après l'avoir mise en mesure de présenter ses observations, le versement d'une pénalité pour tout manquement à l'une quelconque de ses obligations au titre du présent cahier des charges, à l'exception de ceux régis par les articles 39.2 et 39.4 ci-dessous.

Cette mise en demeure est adressée par lettre recommandée avec accusé de réception. En cas d'urgence, elle peut prendre la forme d'une lettre remise à la société concessionnaire contre récépissé doublée d'une télécopie.

Le délai fixé par la mise en demeure pour permettre à la société concessionnaire de remédier au manquement ne peut, sauf cas d'urgence dûment motivé, être inférieur à trente jours, et tient compte, notamment, de la nature du manquement invoqué et des mesures à prendre pour y remédier.

Le montant de la pénalité est établi par calcul du retard entre la date d'échéance fixée par la mise en demeure et la réalisation satisfaisante par la société concessionnaire de l'obligation considérée. Le montant de la pénalité, par jour de retard, est, pour chaque manquement considéré, fixé par la mise en demeure en fonction de la gravité du manquement et des circonstances.

Le montant de la pénalité par jour de retard ne peut être supérieur, sauf dispositions particulières prévues ci-après aux articles 39.2 et 39.3, à cinq mille (5 000) euros. Il est appliqué à ce dernier montant un coefficient d'actualisation $K1$, où $K1 = TPn/TPo$, TPo étant la valeur pour le mois de février 2004 de l'index $TP01$ et TPn la valeur de ce même index au quatrième mois précédant la date d'échéance de la mise en demeure considérée. Le montant cumulé, exprimé en valeur février 2004, versé au titre du présent article 39.1 ne pourra excéder 1 million (1 000 000) d'euros par an.

Le montant dû par la société concessionnaire au concédant à titre de pénalité est versé dans un délai d'un mois à compter de la notification de la pénalité et porte, au-delà et de plein droit, intérêts au taux légal. Les intérêts sont calculés sur une base journalière et sur la base d'une année de 365 jours à compter du premier jour de retard de paiement jusqu'à la date de paiement effectif du montant dû.

Aucune mise en demeure n'est requise avant l'application de plein droit des pénalités dans les cas visés aux articles 39.2 et 39.3 et, sous réserve des dispositions de l'article 25, à l'article 39.5.

39.2. Non-respect des dates de mise en service.

En cas de non-respect de l'une quelconque des dates de mise en service résultant de l'application de l'article 7.2.1 du présent cahier des charges, et sous réserve des dispositions de l'article 7.2.2, le concédant peut exiger du concessionnaire, après l'avoir mis en mesure de présenter ses observations, le versement, par jour de retard au-delà de 30 jours à compter de la date de mise en service telle que prévue à l'article 7.2.1, d'une pénalité d'un montant de 25 000 (vingt-cinq mille) euros. Ce montant est affecté du coefficient K2, où $K2 = TPn/TPo$, TPo étant la valeur pour le mois de février 2004 de l'index TP01, et TPn la valeur de ce même index au quatrième mois précédant la date de mise en service telle que prévue à l'article 7.2.1.

Pour chacune des autoroutes ou sections d'autoroutes concernées, le montant cumulé exprimé en valeur février 2004 versé au titre du présent article 39.2 ne pourra excéder dix millions (10 000 000) d'euros.

39.3. Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 39.2, si le retard constaté sur la date de mise en service prévue à l'article 7.2.1 dépasse 270 jours, ou s'il apparaît que la société concessionnaire n'est pas, en tout état de cause, en mesure de respecter la date prévue à l'article 7.2.1 augmentée de 270 jours, le concédant peut, après mise en demeure et passé un préavis de 15 jours, se substituer à la société concessionnaire défaillante pour assurer ou faire assurer l'avancement des études, procédures ou travaux aux frais, risques et périls de la société concessionnaire. Celle-ci met à cet effet tous les moyens en sa possession à la disposition du concédant afin de permettre et de faciliter cette substitution. Le concédant met fin à cette substitution dans les meilleurs délais dès lors que la société concessionnaire justifie des garanties nécessaires et de sa capacité à assurer pleinement la poursuite des missions qui lui sont déléguées et que l'ensemble des conséquences de la substitution, notamment vis-à-vis des tiers, aura été réglé.

39.4. En cas d'interruption totale ou partielle de la circulation en méconnaissance des dispositions des articles 13 à 15 du présent cahier des charges, le concédant peut exiger de la société concessionnaire le versement d'une pénalité d'un montant au plus égal à vingt mille (20 000) euros valeur février 2004 actualisé sur l'index TP01 par jour d'interruption (divisible par heures) calculée à compter de la première heure d'interruption de la circulation après le moment où la société concessionnaire aurait dû avoir rétabli la continuité de la circulation jusqu'à l'heure de son rétablissement. Pour chacune des autoroutes ou sections d'autoroutes concernées, le montant cumulé sur une année, exprimé en valeur février 2004, versé au titre du présent article 39.4 ne pourra pas excéder un million cinq cent mille (1 500 000) euros.

39.5. En cas de non-respect par la société concessionnaire des obligations résultant des dispositions de l'article 25 du présent cahier des charges et après information de la société concessionnaire par lettre motivée du ministre chargé de la voirie nationale et du ministre chargé de l'économie, les tarifs applicables jusqu'à la prochaine échéance d'augmentation sont fixés par arrêté conjoint du ministre chargé de la voirie nationale et du ministre chargé de l'économie.

Ces dispositions s'appliquent notamment aux tarifs suivants :

- tarifs ayant été mis en application par la société concessionnaire sans dépôt préalable auprès des ministres intéressés ;
- tarifs ayant été appliqués par la société concessionnaire en méconnaissance de la procédure de dépôt prévue à l'article 25.6 du présent cahier des charges ;
- tarifs appliqués par la société concessionnaire différents de ceux qui ont été déposés auprès des ministres intéressés ;
- non-respect par la société concessionnaire des règles de fixation des tarifs prévues à l'article 25.

39.6. Pour l'application des dispositions de l'article 39.3, la société concessionnaire sera tenue de constituer, dans les cinq jours ouvrés suivant la réception du préavis adressé par le concédant par lettre recommandée avec accusé de réception, une garantie d'un montant égal à 30 % du montant des études, procédures et investissements restant à réaliser à cette date jusqu'à la mise en service de la section considérée, ce montant étant apprécié par le concédant au vu des éléments en sa possession, notamment en application de l'article 35 du présent cahier des charges. La garantie est produite au bénéfice du concédant soit sous la forme d'une garantie à première demande émise par un établissement de crédit de premier rang agréé dans les conditions du 3^e alinéa de l'article 100 du code des marchés publics, soit sous la forme de tout autre mécanisme de garantie offrant des protections équivalentes pour l'Etat. A défaut de la production de ladite garantie dans le délai précité, le concédant pourra appliquer de plein droit une pénalité supplémentaire de quinze mille (15 000) euros, valeur janvier 2004, par jour de retard. »

Article 40

L'article 40 est rédigé comme suit :

« Article 40

Déchéance

40.1. Le concédant pourra prononcer la déchéance de la société concessionnaire par décret en Conseil d'Etat, si la société concessionnaire :

1. Sauf en cas de force majeure :

- interrompt durablement ou de manière répétée l'exploitation d'une autoroute, sans autorisation ou en violation des articles 14 et 15 ;
- manque de manière grave ou répétée à ses autres obligations contractuelles.

2. Sans le consentement écrit et préalable du concédant, procède à une cession de la concession en méconnaissance des dispositions de l'article 42 du présent cahier des charges.

3. N'a pas à sa disposition, ou n'aura pas à sa disposition en temps utile les fonds ou les garanties nécessaires pour faire face aux coûts de financement, de conception, de construction, d'exploitation et d'entretien et de renouvellement d'une autoroute.

40.2. Lorsque le concédant considère que les motifs de la déchéance sont réunis, après avoir éventuellement mis en œuvre les dispositions de l'article 39, il adresse une mise en demeure à la société concessionnaire de se conformer aux obligations de la convention de concession et du cahier des charges et de mettre immédiatement fin à la situation de manquement visée ci-dessus, dans un délai de trente jours.

Dans le délai de trente jours à compter de la réception de la mise en demeure, la société concessionnaire peut, dans le respect de la législation et de la réglementation applicables, proposer une entité substituée pour poursuivre l'exécution du contrat.

En cas de refinancement, le droit de substitution visé ci-dessus pourra être exercé, à titre exclusif, par les créanciers financiers autres que les actionnaires de la société concessionnaire, ou agissant en qualité autre que celle d'actionnaire, ou par leur représentant. La société concessionnaire aura auparavant, dès la mise en place du refinancement, informé le concédant sur les conditions dudit refinancement et lui aura fait connaître la nature et l'identité de ces créanciers ou, le cas échéant, de leur représentant. Une copie de la mise en demeure envoyée par le concédant à la société concessionnaire sera adressée par le concédant aux créanciers financiers et/ou à leur représentant.

Si, dans le délai de trente jours à compter de la date de réception de la mise en demeure, la société concessionnaire ne s'est pas conformée à celle-ci ou n'a pas proposé d'entité substituée, ou si les créanciers financiers n'ont pas proposé une telle entité substituée, ou si le concédant n'a pas donné son accord à la substitution pour un motif d'intérêt général, le concédant peut alors prononcer la déchéance par décret en Conseil d'Etat. Dès l'expiration du délai de trente jours à compter de la mise en demeure, pendant lequel la société concessionnaire est mise en mesure de présenter ses observations, et sans préjudice de l'application de l'article 39, le concédant prend toutes mesures qu'il estime utiles pour assurer la continuité du service public dans des conditions optimales aux frais, risques et périls de la société concessionnaire.

40.3. Dans le cas de déchéance, il est procédé, dans le respect de la législation et de la réglementation applicables, à la réattribution du contrat de concession avec mise à prix.

Le montant de la mise à prix est fixé par le ministre chargé de la voirie nationale, la société concessionnaire entendue. Ce montant est déterminé sur la base d'une estimation, à la date de la déchéance, de la somme des excédents bruts d'exploitation diminués des impôts dus par la société concessionnaire et calculés sur la base du résultat d'exploitation ainsi que des investissements de renouvellement prévus jusqu'à la fin de la concession actualisés pour la durée restant à courir du contrat de concession. Le taux d'actualisation sera celui du marché pour des investissements de même nature le moment venu, éventuellement fixé après expertise diligentée par le concédant.

Les excédents bruts d'exploitation tels que définis ci-dessus seront déterminés par le concédant à partir d'un modèle d'évolution du trafic et des recettes unitaires prenant en compte les données historiques de la concession jusqu'au prononcé de la déchéance. Cette évaluation sera effectuée au vu de la proposition de la société concessionnaire et, le cas échéant, après expertise diligentée par le concédant. Le montant de la mise à prix est majoré, le cas échéant, de la TVA à reverser au Trésor public par la société concessionnaire déchu.

Le concédant s'assure du libre jeu de la concurrence entre les candidats de manière à permettre le déroulement de la procédure de réattribution dans les meilleures conditions. A cette fin, si le déroulement de la procédure ou son environnement concurrentiel paraît insuffisant, le concédant peut saisir pour avis le Conseil de la concurrence dans le cadre des dispositions de l'article L. 462-1 du code de commerce.

Le nouveau concessionnaire est celui des candidats admis à présenter une offre qui a présenté l'offre financière la plus haute, toutes choses équivalentes par ailleurs.

Si la procédure de réattribution du contrat est déclarée infructueuse, aucune offre n'ayant été proposée ou acceptée par le concédant, une seconde procédure de réattribution du contrat sans mise à prix est engagée. Le nouveau concessionnaire est celui des candidats admis à présenter une offre qui a présenté l'offre financière la plus haute, toutes choses équivalentes par ailleurs.

Si cette seconde procédure de réattribution est également déclarée infructueuse, la société concessionnaire sera définitivement déchue de tous droits, les ouvrages, installations, appareils et leurs accessoires dépendant de la concession deviendront sans indemnité la propriété de l'Etat.

40.4. Le produit de la réattribution du contrat est versé par le nouveau concessionnaire à la société concessionnaire déchue, sans délai à compter de la parution du décret en Conseil d'Etat approuvant la convention et le cahier des charges, déduction faite des frais supportés par le concédant, afférents notamment à l'attribution de la nouvelle concession, et qui lui sont remboursés par le nouveau concessionnaire sur justifications fournies par le concédant à la société concessionnaire déchue et au nouveau concessionnaire.

En l'absence de tout versement par un nouveau concessionnaire, la société concessionnaire est déchue de ses droits sans aucune indemnité. »

Article 42

L'article 42 est rédigé comme suit :

« Article 42

Cession de la concession

Toute cession partielle ou totale de la concession de conception, de construction, d'exploitation et d'entretien de l'autoroute proprement dite, ou tout changement de concessionnaire ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du concédant.

En ce qui concerne l'autoroute A 14, il est précisé que le marché passé entre la SAPN et la Société de construction, d'exploitation et d'entretien A 14 (SCE A 14) ne constitue pas une sous-concession de l'exploitation, la société concessionnaire conservant, vis-à-vis de l'Etat, les responsabilités qui lui sont conférées dans le cadre de la concession.

Le présent article ne s'applique pas aux contrats d'exploitation des installations annexes visées à l'article 30.

Faute par la société concessionnaire de se conformer aux dispositions du présent article, elle encourt la déchéance de la concession. »

Article 47

Il est inséré, entre le « 9 F. Plan de financement » et l'avant-dernier alinéa de l'article 47, les dispositions suivantes :

« Autoroute A 13 : Barreau RN 13 (Frénoville) - A 13 (Cagny) :

- 1.G Plan de situation ;
- 2.G Tracé ;
- 3.G Contraintes de dénivelés ;
- 4.G Profils en travers type ;
- 5.G Schémas de principe des échangeurs et des bretelles de raccordement ;
- 6.G Gares de péage ;
- 7.G Sans objet ;
- 8.G Instructions applicables au projet ;
- 9.G Plan de financement.

Autoroute A 13 : Antenne de Chauffour :

- 1.H Plan de situation ;
- 2.H Tracé ;
- 3.H Contraintes de dénivelés ;
- 4.H Profils en travers type ;
- 5.H Schémas de principe des échangeurs et des bretelles de raccordement ;
- 6.H Sans objet ;
- 7.H Sans objet ;
- 8.H Instructions applicables au projet ;
- 9.H Plan de financement.

Données événementielles liées à la sécurité routière : annexe X ».

A N N E X E X

DONNÉES ÉVÉNEMENTIELLES LIÉES À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Contenu		Sources	Délais et périodicité de fourniture	Objectif de diffusion
Événements trafic	Bouchons Ralentissements	SCA – CIGT Gendarmerie Police	En temps réel	Diffuser les événements perturbants
Accidents	Accidents	SCA – CIGT Gendarmerie Police	En temps réel	Diffuser les accidents qui occasionnent une gêne à la circulation
Incidents	Obstacles sur chaussée Inondation Avalanche Glissement de terrain...	SCA – CIGT Gendarmerie Police	En temps réel	Diffuser les incidents potentiellement dangereux
Manifestation	Manifestation (sociale, sportive, culturelle, commerciale)	SCA – CIGT Gendarmerie Police	En prévisionnel et confirmation temps réel dès l'événement constaté	Diffusion en fonction du contexte
Travaux	Chantiers non courants avec gêne importante	SCA – CIGT	En prévisionnel et confirmation temps réel dès mise en place	Diffuser les chantiers potentiellement perturbants (basculement, déviation, restriction de capacité...)
Fermetures de voies et limitation d'accès	Route coupée Sortie fermée Entrée fermée Restriction catégorielle	SCA – CIGT	En prévisionnel et confirmation temps réel dès mise en place	Diffusion des fermetures non permanentes
Etat de la route	Neige au sol Verglas	SCA – CIGT	En temps réel	Diffusion des conditions de circulation dangereuses niveaux C2, C3 et C4
Visibilité inférieure à 200 mètres si mesuré	Brouillard Fumée	SCA – CIGT	En temps réel si détecté	Diffusion

10^e AVENANT À LA CONVENTION PASSÉE ENTRE L'ÉTAT ET LA SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE (ASF) POUR LA CONCESSION DE LA CONSTRUCTION, DE L'ENTRETIEN ET DE L'EXPLOITATION D'AUTOROUTES, APPROUVÉE PAR DÉCRET DU 7 FÉVRIER 1992 MODIFIÉ, ET AU CAHIER DES CHARGES ANNEXÉ À CETTE CONVENTION

Sous réserve de l'approbation du présent avenant par décret en Conseil d'Etat,

Entre :

Le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer agissant au nom de l'Etat, d'une part,

Et :

La société Autoroutes du sud de la France (ASF), société d'économie mixte, dont le siège social est à Paris (15^e), 100, avenue de Suffren, représentée par M. Jacques Tavernier, directeur général, dûment accrédité, d'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

Article 1^{er}

Le présent avenant à la convention de concession, ensemble la liste jointe des modifications apportées au cahier des charges et les nouvelles pièces annexées à ce dernier entreront en vigueur dès leur approbation par décret en Conseil d'Etat.

Article 2

Les frais de publication au *Journal officiel* de la République française et d'impression du présent avenant, ensemble la liste jointe des modifications apportées au cahier des charges de cette convention de concession ainsi que les nouvelles pièces annexes audit avenant seront supportés par la société concessionnaire.

Fait à Paris, le 4 novembre 2004.

Pour l'Etat :

*Le ministre de l'équipement, des transports,
de l'aménagement du territoire,
du tourisme et de la mer,*

GILLES DE ROBIEN

Pour la société Autoroutes
du sud de la France :

Le directeur général,

JACQUES TAVERNIER

A N N E X E

MODIFICATIONS APPORTÉES AU CAHIER DES CHARGES DE LA CONCESSION
DE LA SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE (ASF)

Article 3

Dans le tableau de l'article 3.2, les indications relatives à la section La Roche-sur-Yon Est–La Roche-sur-Yon Ouest de l'autoroute A 87 sont modifiées comme suit :

AUTOROUTES	NOMBRES DE VOIES et largeur de plate-forme		VITESSE de référence (km/h) ou catégorie
	Phase définitive	Première phase éventuellement	
La Roche-sur-Yon Est–La Roche-sur-Yon Ouest.....	2 x 2 voies sur 25 m	-	L 120 ICTAAL

Article 7

A l'article 7.1, l'alinéa relatif à la mise en service de la section La Roche-sur-Yon Est–La Roche-sur-Yon Ouest de l'autoroute A 87 est remplacé par l'alinéa suivant :

« – mise en service de la section La Roche-sur-Yon Est–La Roche-sur-Yon Ouest avant le 31 décembre 2008. »

Article 47

La pièce 9 W « Plan de financement » annexée au cahier des charges et listée au paragraphe 47.2 w) Autoroute A 87 La Roche-sur-Yon Est–La Roche-sur-Yon Ouest de l'article 47 est remplacée par la pièce 9 W « Plan de Financement » ci-dessous.

A N N E X E 9 W

A 87–LA ROCHE-SUR-YON EST–LA ROCHE-SUR-YON OUEST EN M€ (VALEUR MAI 2002)

	TOTAL	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Coût de l'investissement HT 111 M€.....	111,0			4,0	13,0	28,0	34,0	32,0
Frais d'émission des emprunts + intérêts intercalaires M€.....	17,0			0,2	1,0	3,0	5,3	7,4
Total annuel.....		0,0	0,0	4,2	14,0	31,0	39,3	39,4
Total cumulé.....	128,0	0,0	0,0	4,2	18,2	49,2	88,5	128,0