

# **Convention passée entre l'État et la société SAPN pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes**

**Texte consolidé au 31 janvier 2023**

## Avertissement

Conformément à l'article L.122-4 du code de la voirie routière, les conventions de concession autoroutière et les cahiers des charges annexés sont approuvés par décret en Conseil d'État, ainsi que les modifications qui y sont apportées par voie d'avenants en vertu de la règle du parallélisme des formes.

Seules font foi et sont opposables aux tiers, les versions de ces documents publiées au *Journal officiel* de la République française et accessibles sur le site [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr).

Pour ce qui concerne la société SAPN, le décret approuvant la convention de concession initiale et le cahier des charges annexé ainsi que les décrets approuvant leurs avenants successifs sont listés ci-après, accompagnés des liens permettant leur accès direct sur le site Legifrance.

La présente version consolidée de la convention de concession et du cahier des charges annexé constitue un outil de documentation.

Compte tenu de leur volume, de leur format et de leurs caractéristiques, certaines annexes au cahier des charges ne sont pas publiées au *Journal officiel* ni mises à disposition du public par voie électronique.

Ces pièces sont consultables sur rendez-vous sollicité par l'intéressé à l'adresse suivante : [gca1.grn.dit.dgitm@developpement-durable.gouv.fr](mailto:gca1.grn.dit.dgitm@developpement-durable.gouv.fr).

Le demandeur précisera notamment les pièces qu'il souhaite consulter.

Cette consultation se fait dans le respect des règles applicables en matière de confidentialité des données relevant du secret industriel et commercial et dans le respect des autres secrets protégés par la loi.

\* \* \*

Décret du 3 mai 1995 approuvant la convention passée le 24 mars 1995 entre l'Etat et la Société de l'autoroute Paris-Normandie pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes

Décret du 26 octobre 1995 approuvant le 1er avenant  
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000553098>

Décret du 26 décembre 1997 approuvant le 2ème avenant  
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000753011&categorieLien=id>

Décret du 30 décembre 2000 approuvant le 3ème avenant  
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000587662&categorieLien=id>

Décret du 29 novembre 2001 approuvant le 4ème avenant  
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000763269>

Décret du 30 novembre 2001 approuvant le 5ème avenant  
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000395967&categorieLien=cid>

Décret du 5 novembre 2004 approuvant le 6ème avenant  
<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2004/11/5/EQUR0400974D/jo/texte>

Décret du 11 mai 2007 approuvant le 7ème avenant  
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006056268&dateTexte=20180430>

Décret du 22 mars 2010 approuvant le 8ème avenant  
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000022018378&dateTexte=&categorieLien=id>

Décret du 28 janvier 2011 approuvant le 9ème avenant  
<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2011/1/28/DEVT1100940D/jo/texte>

Décret du 21 août 2015 approuvant le 10ème avenant  
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000031075045&categorieLien=cid>

Décret du 28 août 2018 approuvant le 11ème avenant  
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000037348165>

Décret du 21 décembre 2021 approuvant le 12ème avenant  
<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000044538057?s=09>

Décret du 30 janvier 2023 approuvant le 13ème avenant  
<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000047074452>

# CONVENTION DE CONCESSION

## Article 1<sup>er</sup>

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 A13 Orgeval (Yvelines)-Caen Mondeville (Calvados), d'une longueur de 200 km environ et les bretelles suivantes :
  - a) La bretelle de liaison de l'A13 à la RN 13 à Bonnières-sur-Seine (Yvelines), d'une longueur de 4 km environ ;
  - b) La bretelle de liaison de l'A13 à la RN 13 à Chaufour (Yvelines), d'une longueur de 2,4 km environ ;
  - c) La bretelle de Louviers (A154), de l'autoroute A13 à Incarville (Eure) jusqu'à l'échangeur de Becdal, d'une longueur de 7 km environ ;
  - d) La bretelle de liaison de l'A13 à la RN 138 (A139) aux Essarts (Seine-Maritime), d'une longueur de 3,5 km environ ;
  - e) La bretelle autoroutière de Tancarville (A131) comprise entre l'A13 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'Evêque et Bonneville-sur-Touques (Calvados), d'une longueur de 11 km environ ;
  - g) La bretelle de liaison de l'A13 à la RN 13 à Frénoville (Calvados), d'une longueur de 4 km environ ;
2. L'autoroute A14, entre Orgeval (A13) et Nanterre, d'une longueur de 16 km environ ;
3. L'autoroute A29 pour les sections suivantes :
  - a) L'autoroute A29 Sud, comprise entre l'A13 à Quetteville (Calvados) et la RN 1029 (accès au pont de Normandie), d'une longueur de 17 km environ ;
  - b) L'autoroute A29 nord entre la route industrielle du Havre (Seine-Maritime) à l'ouest et l'autoroute A28 à Saint-Saëns (Seine-Maritime), d'une longueur de 83 km environ, et les bretelles suivantes ;
  - c) La bretelle d'Yvetot (A150), entre l'A29 et Croix-Mare (RN 15), d'une longueur de 4,3 km environ ;
  - d) La bretelle de liaison de l'A29 (carrefour de la RD 2 à Beautot) à l'autoroute A151 à Eslettes, dénommée A151, d'une longueur de 13 km environ.

## **Article 2**

La société concessionnaire s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, toutes les études, procédures, travaux et opérations financières se rapportant à la présente concession, et à se conformer, tant pour la construction que pour l'entretien et l'exploitation, aux conditions du cahier des charges et aux documents annexés audit cahier.

## **Article 3**

3.1. Dans les conditions définies par le cahier des charges, l'Etat remet à la société concessionnaire les terrains déjà acquis et les ouvrages réalisés par lui.

3.2. L'Etat remet au concessionnaire :

- a) La déviation de la R.N. 13, entre Mantes et Bonnières, construite par l'Etat ;
- b) La section d'A 13 comprise entre l'échangeur de Poissy et celui de Mantes-Sud ;
- c) La bretelle de Tancarville (A131) mise aux normes autoroutières par le concessionnaire.

3.3. Dans les conditions définies ci-après :

L'Etat s'engage à réaliser et mettre en service à la date de la mise en service de la partie concédée de l'autoroute A14 :

L'autoroute A14 entre la culée Est du viaduc franchissant la Seine, sur la commune de Nanterre, et l'entrée du quartier d'affaires de La Défense ;

3.4. L'Etat conserve toute liberté de réaliser ou d'améliorer tout ouvrage routier non compris dans la présente concession.

## **Article 4**

La société concessionnaire s'engage notamment à assurer le financement de toutes les opérations prévues par la présente convention et le cahier des charges, sous réserve de l'apport par l'Etat dans les conditions et limites définies par le cahier des charges :

- a) Des terrains acquis et des ouvrages réalisés par lui ;
- b) Des avances définies à l'article 23 du cahier des charges ; ces avances seront remboursées dans les conditions fixées au cahier des charges.

## **Article 5**

La société concessionnaire s'engage à verser à l'Etat, à titre de fonds de concours, les sommes déterminées à l'article 24 du cahier des charges.

### **Article 6**

La société concessionnaire est autorisée à percevoir des péages sur l'autoroute et des redevances pour installations annexes dans les conditions définies par le cahier des charges.

### **Article 7**

La présente convention et le cahier des charges annexé entreront en vigueur dès leur approbation par décret en Conseil d'Etat.

Ils annuleront alors et remplaceront la précédente convention et son cahier des charges en date du 7 mars 1991, modifiés par l'avenant du 27 août 1991.

### **Article 8**

Les frais de publicité et d'insertion au Journal officiel ainsi que d'impression de la présente convention et du cahier des charges sont supportés par la société concessionnaire.

# CAHIER DES CHARGES

## TITRE I - OBJET ET NATURE DE LA CONCESSION

### Article 1<sup>er</sup> - 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 A13 Orgeval (Yvelines)-Caen-Mondeville (Calvados), d'une longueur de 200 km environ, et les bretelles suivantes :
  - a) La bretelle de liaison de l'A13 à la RN 13 à Bonnières-sur-Seine (Yvelines), d'une longueur de 4 km environ ;
  - b) La bretelle de liaison de l'A13 à la RN 13 à Chaufour (Yvelines), d'une longueur de 2,4 km environ ;
  - c) La bretelle de Louviers (A154), de l'autoroute A13 à Incarville (Eure) jusqu'à l'échangeur de Becdal, d'une longueur de 7km environ ;
  - d) La bretelle de liaison de l'A13 à la RN 138 (A139), aux Essarts (Seine-Maritime), d'une longueur de 3,5 km environ ;
  - e) La bretelle autoroutière de Tancarville (A131) comprise entre l'A13 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'Evêque et Bonneville-sur-Touques (Calvados), d'une longueur de 11 km environ ;
  - g) La bretelle de liaison de l'A13 à la RN 13 à Frénoville (Calvados), d'une longueur de 4 km environ ;
2. L'autoroute A14, entre Orgeval (A13) et Nanterre, d'une longueur de 16 km environ ;
3. L'autoroute A29 pour les sections suivantes :
  - a) L'autoroute A29 Sud, comprise entre l'A13 à Quetteville (Calvados) et la RN 1029 (accès au pont de Normandie), d'une longueur de 17 km environ ;
  - b) L'autoroute A29 nord entre la route industrielle du Havre (Seine-Maritime) à l'ouest et l'autoroute A28 à Saint-Saëns (Seine-Maritime), d'une longueur de 83 km environ, et les bretelles suivantes ;
  - c) La bretelle d'Yvetot (A150), entre l'A29 et Croix-Mare (RN 15), d'une longueur de 4,3 km environ ;
  - d) La bretelle de liaison de l'A29 (carrefour de la RD 2 à Beautot) à l'autoroute A151 à Eslettes, dénommée A151, d'une longueur de 13 km environ.

## 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 A13 :

Sur l'autoroute A13, 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 Chaufour, les limites de concession sont fixées :

- au Sud : à la RN 13 (limite du giratoire de raccordement) ;
- - au Nord : à l'autoroute A13 (échangeur de Chaufour).

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 A13 (échangeur d'Incarville).

Sur la bretelle de Tancarville (A131), la limite de concession est fixée :

- au Sud : à l'autoroute A13 (échangeur de Bourneville) ;
- au Nord : au giratoire situé à l'entrée sud du pont de Tancarville.

Sur la bretelle A13/RN 13 à Frénoville, les limites de concession sont fixées :

- au Nord : sur l'autoroute A13 (PK 218) ;
- au Sud : sur la RN 13 (limite du giratoire de raccordement).

### 2. Autoroute A14 :

Sur l'autoroute A14, la limite de la concession est fixée :

- à l'Ouest : à l'extrémité Ouest du complexe d'échanges de l'autoroute A14 avec l'autoroute A13 et les autres voies existantes ou projetées (A184) ;
- à l'Est : à la culée Est du viaduc franchissant la Seine, sur la commune de Nanterre.

### 3. Autoroute A29 :

Sur l'autoroute A29 Nord, les limites de concession sont fixées :

- à l'Ouest : à la route industrielle ;
- à l'Est : à l'autoroute A28 ;

Pour la bretelle A150, les limites de concession sont :

- l'autoroute A29 à l'Ouest ;
- le raccordement à RN 15 à Croix-Mare, au Sud-Est.

Pour la bretelle A151 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 A29 Sud, les limites de concession sont fixées :

- au Sud : à l'autoroute A13 (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 - 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.

4. Une nomenclature et un inventaire sont établis contradictoirement, à l'initiative et aux frais du concessionnaire, classant les biens selon les trois catégories visées ci-dessus. Ces documents sont approuvés par le concédant et mis à jour tous les cinq ans par le concessionnaire, à ses frais. Leur mise à jour est vérifiée avant l'établissement du programme d'entretien et de renouvellement prévu à l'article 38 du présent cahier des charges. La nomenclature et l'inventaire sont tenus à la disposition du concédant sur simple demande.

### **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 A13, y compris les bretelles autoroutières ;
- b) De 16 km environ pour l'autoroute A14 ;
- c) De 100 km environ pour l'autoroute A29 Nord et ses bretelles ;
- d) De 17 km pour l'autoroute A29 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 <sup>ère</sup> phase	CATÉGORIE de dimensionnement
<b>A 13 Sections courantes</b>			
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
<b>A 13 Bretelles autoroutières</b>			
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 - St 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
<b>A 14</b>			
Orgeval - Montesson (échangeur)	2 x 2	2 x 2	A 100 ICTAVRU
Montesson (échangeur) - Carrières-sur-Seine (culée R.D. 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

DÉSIGNATION DES TRONÇONS	NOMBRE DE VOIES en phase définitive	NOMBRE DE VOIES 1 <sup>ère</sup> phase	CATÉGORIE de dimensionnement
<b>A 29 Sections courantes</b>			
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
<b>A 29 Bretelles autoroutières</b>			
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
<b>A 29 Sud (A 13 - Pont de Normandie) section courante</b>			
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 M120.

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

TRONÇONS	ECHANGEURS	
	PREMIERE PHASE	DEUXIEME PHASE
<b>A 13 :</b>		
Orgeval - Mantes-Sud	Poissy. - Les Mureaux. - Flins. - Epône. - Mantes-Est.	
Mantes Sud - A139 (Rouen)	Mantes Sud. – Mantes Ouest (demi). – Bonnières (demi). – Chaufour. – Vernon. – Gaillon. – Louviers Sud (demi). – Incarville. – Criquebeuf. – Tourville-la-Rivière. – Oissel (Rouen Est). – Bifurcation du Rouvray (A930) (Sortie Rouen).	Louviers Sud (demi-diffuseur d'Heudebouville vers Rouen).

TRONÇONS	ECHANGEURS	
	PREMIERE PHASE	DEUXIEME PHASE
Rouen – Bretelle de Tancarville	Rouen Ouest (demi). – Maison-Brûlée. – Bourg- Achard. –  Bourneville (demi vers Paris) –  Bifurcation de Tancarville.	Bourneville (demi vers Caen). –
Bretelle de Tancarville - A132 (Bretelle de Deauville)	Beuzeville. –  R.D. 579 (Lisieux). –  A132 (Bretelle de Deauville).	Toutainville (½ vers Paris). –
A132 – Caen (Mondeville)	R.D. 16 (La Haie Tondué) ½ vers Paris – Dozulé. – Troarn (RN 175) – Mondeville.	R.D. 16 (La Haie Tondué) ½ vers Caen.
<b>A13 :Bretelles autoroutières :</b>		
A154 (Bretelle de Louviers)	Incarville. – R.N. 155 (demi). – R.D. 313 (demi). – R.D. 71	
A139	Les Essarts.	
A132	Pont-l'Evêque (demi) – RD 579 – Honfleur	
A131 (Bretelle de Tancarville)	Bourneville (demi). – Saint- Aubin-sur-Quillebeuf.	
A13 – RD 613 – Frénouville		Echangeur RD 613.
<b>A14 :</b>		

TRONÇONS	ECHANGEURS	
	PREMIERE PHASE	DEUXIEME PHASE
	Bifurcation A14 – A13 ¼ échangeur Migneaux entrée vers Paris.	Demi-échangeur au R.D. 30. Echangeur de la plaine de Montesson. Echangeur R.D 311 déviée. - Voie de berge. Echangeur de Chambourcy.
<b>A29 :</b>		
Route industrielle - A131	Route industrielle du Havre. – Le Havre A131.	
A131 - A28	Saint-Romain-de-Colbosc – (R.D. 39 et R.D. 31). – Bolbec (R.D. 910). – Yvetot Ouest (R.D. 926). – Bifurcation A 29 – A150. – Yvetot-Est (R.N. 29 et R.D. 20). – Bretelle A29-A 1501 (A159). – Saint-Saëns (R.D. 98) (demi) – A28 (demi).	
<b>A29 :Bretelles autoroutières :</b>		
A150 à l'Est d'Yvetot	R.N. 15.	
Beautot (RD 2) – Eslettes (A151)	Beautot (RD 2). – Eslettes (R.N. 27).	
<b>A29 Sud :</b>		
A13 - Pont de Normandie	R.D. 580. – R.D. 144 (demi). – RD 289 (demi) – A13.	

**Article 4 - Caractéristiques techniques des ouvrages.  
Établissement et approbation des projets**

4.1. Les annexes énumérées à l'article 47 définissent les dispositions d'ensemble des ouvrages et servent à fixer les caractéristiques principales des avant-projets sommaires. Elles constituent le cadre dans lequel sont établis les avant-projets et les projets d'exécution. Elles définissent aussi les règles applicables aux autres caractéristiques des ouvrages.

4.2. La société concessionnaire est responsable des mises au point de détail relatives aux tracés définis par les annexes au présent cahier des charges, des projets de rétablissement des communications des voies autres que les routes nationales en accord avec les collectivités concernées ainsi que des adaptations conformes aux pratiques actuelles que l'Etat, après l'avoir entendue, jugerait nécessaire de faire apporter en conséquence des enquêtes d'utilité publique et parcellaire.

Elle doit prévoir ses dispositifs de péage de manière à être en mesure de satisfaire aux prescriptions des articles 25 à 29 du présent cahier des charges.

4.3. De façon générale, la société concessionnaire est responsable de l'établissement des avant-projets en conformité avec les avant-projets sommaires approuvés par le ministre chargé de la voirie nationale.

Elle les établit et les lui adresse en temps utile. Le directeur général de la société atteste, à l'occasion de cette transmission, leur conformité au présent cahier des charges et aux dispositions de l'avant-projet sommaire arrêtées par le ministre chargé de la voirie nationale. La présentation de cette attestation constitue un préalable à l'engagement des travaux correspondants.

Toutefois, les avant-projets de signalisation sont soumis à l'approbation du ministre chargé de la voirie nationale. Cette approbation constitue un préalable à l'engagement des travaux correspondants.

La composition des dossiers d'avant-projet est définie par une décision du ministre chargé de la voirie nationale. Chaque avant-projet ainsi que les projets d'exécution correspondants établis ultérieurement par la société concessionnaire doivent respecter les instructions visées en annexe.

Les projets établis selon les normes définies ci-dessus devront être conçus pour satisfaire les règles générales intéressant la sécurité des usagers, la commodité et l'économie de la circulation ainsi que le respect des règles relatives à la protection de l'environnement.

4.4. S'il lui en est fait la demande, la société concessionnaire est tenue de présenter au service du contrôle le projet d'exécution de chacune des sections des autoroutes ainsi que de tous les ouvrages dont la construction lui incombe, y compris ceux des installations annexes.

La composition des dossiers des projets d'exécution est définie par le ministre chargé de la voirie nationale. Dans tous les cas, la société est tenue de présenter au service du contrôle, lorsque ce dernier lui en fera la demande, les justifications des ouvrages.

4.5. La société concessionnaire peut soumettre au ministre chargé de la voirie nationale des demandes de modifications ou de dérogations aux documents visés aux paragraphes précédents. Ces demandes doivent comporter les justifications techniques, économiques et financières des modifications ou des dérogations sollicitées.

Ces demandes doivent, en outre, faire mention des mesures d'exploitation particulières qui pourraient s'avérer nécessaires du fait des dérogations demandées.

4.6. La société concessionnaire est tenue de procéder à l'étude de toute variante prescrite par l'État. Les modalités de réalisation et de financement de ces variantes sont établies d'un

commun accord entre les deux parties. En ce qui concerne l'autoroute A14, ces modalités devront faire l'objet d'un avenant au présent cahier des charges.

Toutes ces procédures n'ont pour effet ni d'engager la responsabilité de l'État, ni de dégager celle de la société concessionnaire des conséquences que peuvent avoir l'imperfection des dispositions prévues, la mauvaise exécution des travaux ou le fonctionnement des ouvrages.

## **TITRE II - CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE**

### **Article 5 - Remise par l'Etat des terrains acquis et des ouvrages réalisés par lui**

La remise à la société concessionnaire des terrains acquis ainsi que des ouvrages et des installations réalisées par l'Etat visés à l'article 2 ci-dessus donne lieu à l'établissement de procès-verbaux.

Par ces procès-verbaux, la société concessionnaire reconnaît avoir une complète connaissance des terrains, ouvrages et installations qui lui ont été remis et renonce à toute réclamation à ce sujet envers l'État.

### **Article 6 - Marchés de travaux, de fournitures et de services**

La société concessionnaire peut passer librement des marchés de travaux, de fournitures ou de services pour les besoins de la concession sous réserve du respect de la législation et de la réglementation applicables et des dispositions contractuelles ci-dessous.

Les marchés de travaux, de fournitures ou services pour lesquels une procédure de publicité a été engagée à une date antérieure à l'approbation du onzième avenant à la présente convention, ainsi que les avenants auxdits marchés, demeurent soumis aux stipulations du cahier des charges qui les régissaient à cette date pour autant qu'elles ne sont pas contraires aux dispositions législatives et réglementaires applicables.

La liste exhaustive des entreprises groupées et liées à la société concessionnaire, au sens du II de l'article 19 de l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics est communiquée annuellement à l'autorité concédante et mise à jour en fonction des modifications qui interviennent ultérieurement dans les liaisons entre les entreprises.

Les ouvrages sont exécutés conformément aux avant-projets et aux avant-projets sommaires approuvés en respectant les clauses techniques du cahier des prescriptions communes applicables aux marchés de travaux relevant des services de l'équipement dans les conditions précisées en annexe.

La société concessionnaire communique à l'autorité concédante la composition de la commission des marchés ainsi que les règles internes applicables.

### **Article 6 bis – Contrôle de l'exécution des marchés de travaux, de fournitures et de services**

6 bis.1. Le concédant désigne le service, ci-après dénommé « Autorité chargée du contrôle », chargé de contrôler l'exécution des obligations de la société concessionnaire pour ce qui concerne la réalisation des marchés de travaux, de fournitures et de services.

L'Autorité chargée du contrôle pourra, en tant que de besoin, se faire assister par des experts, y compris extérieurs aux services de l'État.

6 bis.2. La société concessionnaire met en permanence à la disposition de l'Autorité chargée du contrôle, des locaux de travail et de réunion lui permettant d'effectuer sa mission dans des conditions matérielles satisfaisantes.

6 bis.3. La société concessionnaire communique à l'Autorité chargée du contrôle, chaque trimestre, les calendriers prévisionnels établis sur une base mensuelle permettant d'apprécier le bon déroulement des marchés visés au paragraphe 6 bis.1, particulièrement par rapport à la ou aux date(s) de mise en service des autoroutes ou sections d'autoroutes en construction ou à construire.

La société concessionnaire organise, une fois par trimestre une réunion de coordination avec l'Autorité chargée du contrôle, afin que cette dernière puisse s'assurer du bon déroulement des marchés de travaux, de fournitures et de services. Des réunions supplémentaires peuvent être prévues à la demande de l'Autorité chargée du contrôle.

L'Autorité chargée du contrôle peut se faire communiquer, sans délai, tous documents relatifs à la réalisation des autoroutes ou sections d'autoroutes en construction ou à construire détenus par la société concessionnaire ou ses cocontractants tels que plans d'assurance-qualité, rapports d'audit, études, plans d'exécution, notes de calcul, contrôles, essais, compte-rendus de réunions.

La société concessionnaire est tenue d'apporter son concours à l'Autorité chargée du contrôle et de lui laisser en permanence le libre accès à tout point du chantier.

6 bis.4. Dans le cas où l'Autorité chargée du contrôle détecte d'éventuelles anomalies dans la réalisation des marchés de travaux, de fournitures ou de services ou si elle souhaite vérifier des points susceptibles d'affecter de manière notable la réalisation ou le bon fonctionnement ultérieur des autoroutes ou sections d'autoroutes en construction ou à construire, elle en informe la société concessionnaire.

## **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 A14 avant le 31 décembre 1996.

Si l'État 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'État s'engage à mettre en service au plus tard à la même date :

- l'autoroute A14 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 A29 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-A28, au 31 décembre 1997 ;

La bretelle de Louviers au 31 décembre 1996 ;

A29 Sud quarante-huit mois après notification de la déclaration d'utilité publique ;

Le barreau A13/RN 13 à Frénoville au 31 décembre 2007 ;

La bretelle de liaison de l'A13 à la RN 13 à Chaufour 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'État 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'État, les dates de remise à la société concessionnaire des terrains déjà acquis et des ouvrages réalisés par l'État.

### 7.5. Réalisation des investissements.

a) En cas de retard, quelle qu'en soit la cause et indépendamment de l'application du paragraphe 7.2.2, dans la réalisation des constructions programmées visées au paragraphe 7.2.1 du présent article et dans la réalisation des élargissements de sections visés à l'article 9 du

présent cahier des charges, la société concessionnaire sera redevable à l'État d'une compensation au titre de l'avantage financier éventuel découlant de ces retards.

Le retard dans la réalisation de ces opérations de construction et d'élargissements est calculé section par section, tous les cinq ans à compter du 31 décembre 2008 inclus, en fonction des investissements effectivement réalisés et des dernières prévisions d'investissements jusqu'à la date de mise en service de chacune des opérations. Le retard est apprécié au regard des dates prévues au paragraphe 7.2.1 du présent article pour les constructions programmées à ce paragraphe et des dates définies à l'article 9 du présent cahier des charges pour les élargissements.

b) Pour chaque section dont la mise en service est retardée ou susceptible d'être retardée, l'avantage financier pour la société est égal à 84% du différentiel d'investissements capitalisé au taux  $k_1$  jusqu'à l'échéance quinquennale du calcul de la compensation. Pour les opérations intégrées dans le présent cahier des charges à la date du sixième avenant le taux  $k_1$  est égal à 6,5 %. Pour les opérations intégrées ultérieurement, le taux  $k_1$  est égal au coût de financement de l'État sur la durée la plus proche de celle de la concession restant à courir à la date d'intégration de l'opération majoré d'une prime de risque de 2,5 %.

Le montant du différentiel d'investissements est déterminé par différence entre la valeur actuelle nette de l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe W au présent cahier des charges et la valeur actuelle nette de l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées et le rythme prévisible des dépenses à réaliser jusqu'à la date de mise en service, dit échéancier recalé. Le calcul se fait en euros courants, à valeur globale d'investissements inchangée en euros constants. A ce titre, un coefficient multiplicateur est appliqué de façon uniforme aux montants annuels d'investissements de l'échéancier recalé. Ce coefficient multiplicateur est égal au rapport entre d'une part le montant total de référence des travaux en euros constants, tels que prévus dans le présent contrat, et d'autre part le montant total des travaux également en euros constants, qui aura été réestimé lors du compte rendu d'exécution de la concession prévu à l'article 35.3 du présent cahier des charges. La valeur actuelle nette est calculée en prenant le taux  $k_1$  tel que défini dans le présent article. Le montant de l'avantage financier à restituer par la société concessionnaire à chaque échéance quinquennale est corrigé des montants d'avantage financier déjà restitués aux échéances précédentes sur les opérations concernées.

c) La compensation globale est assurée comme suit :

La société concessionnaire réalise en priorité des investissements supplémentaires non prévus au cahier des charges sur le réseau concédé pour un montant, actualisé au taux de  $k_2$ , égal à la somme des avantages financiers, calculés conformément au b) ci-dessus, pour l'ensemble des opérations faisant l'objet d'un retard. La nature et la programmation de ces investissements sont définies d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire. Le taux  $k_2$  est égal au coût de financement de l'Etat sur la durée la plus proche de celle de la concession restant à courir à l'échéance quinquennale du calcul de la compensation majoré d'une prime de risque de 2,5 %.

À défaut de besoins d'investissements supplémentaires, la nature et les modalités de la compensation sont déterminées d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire.

Le montant de la compensation est calculé dans les deux mois qui précèdent la fin de chaque échéance quinquennale à compter du 31 décembre 2008 inclus. Il est exprimé en valeur décembre de l'année de l'échéance quinquennale en cours. La compensation interviendra au plus tard avant le 31 décembre de l'échéance suivante.

d) Pour chaque opération mentionnée au a) ci-dessus, la société fournit sous sa responsabilité au concédant, avant le 1<sup>er</sup> décembre de chaque année, les informations nécessaires à l'exécution du présent article, notamment les montants annuels de dépenses réalisées et prévisionnelles nécessaires à l'établissement de l'échéancier recalé.

La mise en œuvre des dispositions du présent article est indépendante et ne préjuge pas de l'application des pénalités prévues à l'article 39 du présent cahier des charges lorsque les conditions de cette application sont réunies.

#### 7.6. Réalisation des investissements prévus à l'annexe PRA 1

a) Par dérogation aux dispositions du paragraphe 7.5 de l'article 7, en cas d'écart entre l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe *W bis* au présent cahier des charges et l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées relatives à la mise en œuvre du programme d'investissements prévu à l'annexe PRA 1 du présent cahier des charges, quelle qu'en soit la cause, la société concessionnaire sera redevable à l'État d'une compensation au titre de l'avantage financier découlant de ce retard.

L'écart entre ces deux échéanciers est constaté au 31 décembre de l'année de la dernière mise en service, et au plus tard au 31 décembre 2021.

b) La compensation au titre de l'avantage financier mentionné au a) est égale au différentiel d'investissements capitalisé au taux  $k_3$  de 7,3 %.

Le montant du différentiel d'investissements est déterminé pour l'ensemble du programme par différence entre la valeur actuelle nette de l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe *W bis* au présent cahier des charges et la valeur actuelle nette de l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées, dit échéancier recalé. Le calcul se fait en euros courants, à valeur globale d'investissements inchangée en euros constants. À ce titre, un coefficient multiplicateur est appliqué de façon uniforme aux montants annuels d'investissements de l'échéancier recalé. Ce coefficient multiplicateur est égal au rapport entre, d'une part, le montant total de référence des investissements en euros constants, tels que prévus dans l'annexe *W bis* et, d'autre part, le montant total des dépenses effectivement réalisées également en euros constants. La valeur actuelle nette est calculée en prenant le taux  $k_3$  tel que défini dans le présent paragraphe.

c) La compensation globale est assurée comme suit :

La société concessionnaire réalise en priorité des investissements supplémentaires non prévus au cahier des charges sur le réseau concédé pour un montant, actualisé au taux de  $k_3$ , égal au montant de l'avantage financier calculé conformément au *b* ci-dessus. La nature et la programmation de ces investissements sont définies d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire.

À défaut de besoins d'investissements supplémentaires, la nature et les modalités de la compensation sont déterminées d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire.

Le montant de la compensation est calculé par la société concessionnaire et soumis au concédant dans les deux mois qui suivent l'échéance mentionnée au *a* ci-dessus. Il est exprimé en valeur décembre de l'année de cette échéance. La compensation intervient au plus tard vingt-quatre mois suivant le calcul de la compensation.

d) Pour le programme d'investissements mentionné au *a* ci-dessus, la société fournit sous sa responsabilité au concédant, avant le 1<sup>er</sup> décembre de l'année de l'échéance mentionnée au *a* ci-dessus, les informations nécessaires à l'exécution du présent article, notamment les montants annuels des dépenses effectivement réalisées.

La mise en œuvre des dispositions du présent article est indépendante et ne préjuge pas de l'application des pénalités prévues à l'article 39 du présent cahier des charges lorsque les conditions de cette application sont réunies.

#### 7.7. Réalisation des investissements prévus à l'annexe PIA 1

a) Par dérogation aux dispositions du paragraphe 7.5 de l'article 7, en cas d'écart entre l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe *W bis.2* au présent cahier des charges et l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées, le cas échéant minorées de l'apport de cofinancement des tiers et notamment des collectivités territoriales, relatives à la mise en œuvre du programme d'investissements prévu à l'annexe PIA 1 du présent cahier des charges, quelle qu'en soit la cause, la société concessionnaire sera redevable à l'État d'une compensation au titre de l'avantage financier découlant de cet écart.

L'écart entre ces deux échéanciers est constaté au 31 décembre de l'année de la dernière mise en service, et au plus tard au 31 décembre 2024. Toutefois, si une opération est abandonnée dans les conditions indiquées au *e* du présent article, celle-ci fait l'objet d'un traitement différencié tel que prévu au *e*, et la part de l'échéancier liée à cette opération n'est pas prise en compte dans le constat de cet écart.

Pour les opérations visées au point 2 de l'annexe PIA 1, il y a avantage financier si, quelle qu'en soit la cause, au moins une de ces opérations est en retard par rapport à sa date de mise en service indiquée au point 2 de l'annexe PIA 1.

b) La compensation au titre de l'avantage financier mentionné au *a* est égale au différentiel d'investissements capitalisé au taux *k4* de 6,5 %.

Pour les opérations mentionnées au point 1 de l'annexe PIA 1, la compensation s'apprécie opération par opération.

Pour les opérations mentionnées au point 2 de l'annexe PIA 1, la compensation s'apprécie de manière globale, c'est-à-dire en considérant que ces opérations ne forment qu'un seul et même investissement, dont chaque échéancier – prévisionnel et recalé – est égal à la somme des échéanciers de chaque opération.

Le montant du différentiel d'investissements est déterminé pour l'ensemble des opérations, à l'exclusion des opérations abandonnées dans les conditions prévues au e), par différence entre la valeur actuelle nette de l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe *W bis.2* au présent cahier des charges et décalé de la durée comprise entre la date d'entrée en vigueur du 11<sup>e</sup> avenant et la date du 1<sup>er</sup> avril 2017, et la valeur actuelle nette de l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées, le cas échéant minorées de l'apport de cofinancement des tiers et notamment des collectivités territoriales, dit échéancier recalé.

Pour les opérations mentionnées au point 1 de l'annexe PIA 1, l'avantage financier est en outre minoré des effets liés au retard de l'entrée en vigueur de la DUP par rapport à la date prévisionnelle indiquée dans ladite annexe, décalée, le cas échéant, de la durée comprise entre la date d'entrée en vigueur du 11<sup>e</sup> avenant et la date du 1<sup>er</sup> avril 2017. Ne sont pris en compte au titre du présent alinéa que les retards générés par une cause imputable à l'Etat et extérieure à la société concessionnaire et totalement hors de son contrôle, cette minoration ne pouvant conduire à un avantage financier négatif sur cette même partie du retard.

Le calcul se fait en euros courants, à valeur globale d'investissements inchangée en euros constants. A ce titre, un coefficient multiplicateur est appliqué de façon uniforme aux montants annuels d'investissements de l'échéancier recalé. Ce coefficient multiplicateur est égal au rapport entre, d'une part, le montant total de référence des investissements en euros constants, tels que prévus dans l'annexe *W bis.2* et, d'autre part, le montant total des dépenses effectivement réalisées également en euros constants. La valeur actuelle nette est calculée en prenant le taux k4 tel que défini dans le présent paragraphe.

c) La compensation globale est assurée comme suit :

La société concessionnaire réalise en priorité des investissements supplémentaires non prévus au cahier des charges sur le réseau concédé pour un montant, actualisé au taux de k4, égal au montant de l'avantage financier calculé conformément au b) ci-dessus. La nature et la programmation de ces investissements sont définies d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire.

A défaut de besoins d'investissements supplémentaires, la nature et les modalités de la compensation sont déterminées d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire.

Le montant de la compensation est calculé par la société concessionnaire et soumis au concédant dans les deux mois qui suivent l'échéance mentionnée au a ci-dessus. Il est exprimé en valeur décembre de l'année de cette échéance. La compensation intervient au plus tard 24 mois suivant le calcul de la compensation.

d) Pour le programme de travaux mentionné au a ci-dessus, la société fournit sous sa responsabilité au concédant, avant le 1<sup>er</sup> décembre de l'année de l'échéance mentionnée au a ci-dessus, les informations nécessaires à l'exécution du présent article, notamment les montants annuels des dépenses effectivement réalisées.

e) Une opération listée à l'annexe PIA 1 est abandonnée notamment si l'une au moins de ces conditions est remplie :

- l'engagement financier d'une collectivité territoriale ne peut être obtenu par le concessionnaire dans les 12 mois suivants la date d'entrée en vigueur du 11<sup>e</sup> avenant ;
- les travaux ne sont pas engagés dans les cinq ans suivants la date d'entrée en vigueur du 11<sup>e</sup> avenant, notamment en raison d'une décision de l'Etat ;
- pour les opérations mentionnées au point 1 de l'annexe PIA 1, la DUP ne peut être obtenue dans un délai de 24 mois par rapport à la date prévisionnelle indiquée au point 1 de ladite annexe, décalée de la durée comprise entre la date d'entrée en vigueur du 11<sup>e</sup> avenant et la date du 1<sup>er</sup> avril 2017 ;
- le concédant et la société concessionnaire en conviennent d'un commun accord.

Quelle que soit la cause de cet abandon, la société concessionnaire est redevable à l'État d'une compensation au titre de l'avantage financier découlant de cet abandon.

Cette compensation est égale à la part du coût de l'investissement concerné compensée par voie tarifaire, indiquée à l'annexe PIA 1, capitalisée au taux k4, minorée de l'ensemble des coûts et frais déjà engagés par le concessionnaire et dûment justifiés par lui sur l'opération abandonnée.

La mise en œuvre de la compensation s'applique dans les conditions du c.

f) La mise en œuvre des dispositions du présent article est indépendante et ne préjuge pas de l'application des pénalités prévues à l'article 39 du présent cahier des charges lorsque les conditions de cette application sont réunies.

#### 7.8. Réalisation des investissements prévus à l'annexe FL1

a) Par dérogation aux dispositions du paragraphe 7.5 de l'article 7, en cas d'écart entre l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe *W bis.3* au présent cahier des charges et l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées, relatives à la mise en œuvre du programme d'investissements prévu à l'annexe FL1 du présent cahier des charges, quelle qu'en soit la cause, la société concessionnaire sera redevable à l'État d'une compensation au titre de l'avantage financier éventuel en découlant.

L'écart entre ces deux échéanciers est constaté le 31 décembre de l'année lors de laquelle la circulation est rétablie dans l'axe de la section courante pour l'ensemble des sites visés à l'annexe FL1.

b) La compensation au titre de l'avantage financier mentionné au a est égale au différentiel d'investissements capitalisé au taux k5 de 5,2 %.

Le calcul se fait en euros courants, à valeur globale d'investissements inchangée en euros constants. A ce titre, un coefficient multiplicateur est appliqué de façon uniforme aux montants annuels d'investissements de l'échéancier recalé. Ce coefficient multiplicateur est égal au rapport entre, d'une part, le montant total de référence des investissements en euros constants, tels que prévus dans l'annexe *W bis.3* et, d'autre part, le montant total des dépenses effectivement réalisées également en euros constants. La valeur actuelle nette est calculée en prenant le taux k5 tel que défini dans le présent paragraphe.

c) La compensation globale est assurée comme suit :

La nature et les modalités de la compensation sont déterminées d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire.

Le cas échéant, la société concessionnaire réalise des investissements supplémentaires non prévus au cahier des charges sur le réseau concédé pour un montant, actualisé au taux de k5, égal au montant de l'avantage financier calculé conformément au *b)* ci-dessus. La nature et la programmation de ces investissements sont définies d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire. Alternativement, le concédant et la société concessionnaire peuvent convenir d'affecter ladite compensation au dispositif de partage du risque prévu à l'article 28 bis du présent cahier des charges en cas de mesures à prendre en faveur de la société concessionnaire en application de celui-ci.

Le montant de la compensation est calculé par la société concessionnaire et soumis au concédant dans les deux mois qui suivent l'échéance mentionnée au *a)* ci-dessus. Il est exprimé en valeur décembre de l'année de cette échéance. La compensation intervient au plus tard 24 mois suivant le calcul de la compensation, sauf dans le cas où celle-ci est affectée, en application du paragraphe précédent, en tout ou partie au dispositif de partage du risque prévu à l'article 28 bis du présent cahier des charges.

d) Pour le programme de travaux mentionné au *a)* ci-dessus, la société fournit sous sa responsabilité au concédant, avant le 1<sup>er</sup> décembre de l'année de l'échéance mentionnée au *a)* ci-dessus, les informations nécessaires à l'exécution du présent article, notamment les montants annuels des dépenses effectivement réalisées.

e) La mise en œuvre des dispositions du présent article est indépendante et ne préjuge pas de l'application de la pénalité prévue à l'article 39.9 du présent cahier des charges.

#### 7.9. Réalisation des investissements prévus à l'annexe CP 1

*a)* Par dérogation aux dispositions du paragraphe 7.5 de l'article 7, en cas d'écart entre l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe W bis 4 au présent cahier des charges et l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées, le cas échéant minorées de l'apport de cofinancement des tiers et notamment des collectivités territoriales, relatives à la mise en œuvre du programme d'investissements prévu à l'annexe CP 1 du présent cahier des charges, quelle qu'en soit la cause, la société concessionnaire sera redevable à l'État d'une compensation au titre de l'avantage financier éventuel en découlant.

L'écart entre ces deux échéanciers est constaté au 31 décembre de l'année de la dernière mise en service, et au plus tard au 31 décembre 2029. Toutefois, si une opération est abandonnée dans les conditions indiquées au e) du présent article, celle-ci fait l'objet d'un traitement différencié tel que prévu au e), et la part de l'échéancier liée à cette opération n'est pas prise en compte dans le constat de cet écart.

b) La compensation au titre de l'avantage financier mentionné au a) est égale au différentiel d'investissements capitalisé au taux  $k_6$  de 4,9 %.

Le montant du différentiel d'investissements est déterminé pour l'ensemble du programme, à l'exclusion des opérations abandonnées dans les conditions prévues au e), par différence entre la valeur actuelle nette de l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe W bis 4 au présent cahier des charges et la valeur actuelle nette de l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées, le cas échéant minorées de l'apport de cofinancement des tiers et notamment des collectivités territoriales, dit échéancier recalé.

Le calcul se fait en euros courants, à valeur globale d'investissements inchangée en euros constants. A ce titre, un coefficient multiplicateur est appliqué de façon uniforme aux montants annuels d'investissements de l'échéancier recalé. Ce coefficient multiplicateur est égal au rapport entre, d'une part, le montant total de référence des investissements en euros constants, tels que prévus dans l'annexe W bis 4 et, d'autre part, le montant total des dépenses effectivement réalisées également en euros constants. La valeur actuelle nette est calculée en prenant le taux  $k_6$  tel que défini dans le présent paragraphe.

c) La compensation globale est assurée comme suit :

La nature et les modalités de la compensation sont déterminées d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire.

Le cas échéant, la société concessionnaire réalise des investissements supplémentaires non prévus au cahier des charges sur le réseau concédé pour un montant, actualisé au taux de  $k_6$ , égal au montant de l'avantage financier calculé conformément au b) ci-dessus. La nature et la programmation de ces investissements sont définies d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire.

Le montant de la compensation est calculé par la société concessionnaire et soumis au concédant dans les deux mois qui suivent l'échéance mentionnée au a) ci-dessus. Il est exprimé en valeur décembre de l'année de cette échéance. La compensation intervient au plus tard vingt-quatre mois suivant le calcul de son montant.

d) Pour le programme de travaux mentionné au a) ci-dessus, la société fournit sous sa responsabilité au concédant, avant le 1<sup>er</sup> décembre de l'année de l'échéance mentionnée au a) ci-dessus, les informations nécessaires à l'exécution du présent article, notamment les montants annuels des dépenses effectivement réalisées.

e) Si une opération listée à l'annexe CP 1 est abandonnée, quelle que soit la cause de cet abandon, la société concessionnaire est redevable à l'État d'une compensation au titre de l'avantage financier en découlant.

Cette compensation est égale à la part du coût de l'investissement concerné compensée par voie tarifaire, indiquée à l'annexe CP 1, capitalisée au taux  $k_6$ , minorée de l'ensemble des coûts et frais déjà engagés par le concessionnaire et dûment justifiés par lui sur l'opération abandonnée.

La mise en œuvre de la compensation s'applique dans les conditions du c).

f) La mise en œuvre des dispositions du présent article est indépendante et ne préjuge pas de l'application des pénalités prévues à l'article 39 du présent cahier des charges lorsque les conditions de cette application sont réunies.

### **Article 8 - Mise en service des ouvrages et installations de la concession**

Avant toute mise en service totale ou partielle d'un échangeur, d'une aire annexe ou d'une section d'autoroute, l'autorité chargée du contrôle peut procéder, sur demande du concessionnaire formulée au plus tard trois (3) mois au moins avant la date prévue pour cette mise en service, à une inspection des travaux, en présence du concessionnaire, en vue de vérifier leur conformité au contrat de concession. Un procès-verbal de l'inspection est rédigé par l'autorité chargée du contrôle et contresigné par le concessionnaire.

Le concessionnaire indique à l'autorité chargée du contrôle un (1) mois avant la date qu'il envisage pour la mise en service s'il considère que les travaux réalisés sont conformes au contrat de concession et permettent la mise en service de l'ouvrage ou de l'installation. Le concessionnaire joint pour cela à son envoi :

1. Une attestation signée du maître d'ouvrage :
  - indiquant, pour les contrats pour lesquels les opérations préalables à la réception ont eu lieu, les réserves ;
  - listant, pour les contrats pour lesquels les opérations préalables à la réception n'ont pas encore eu lieu, les principales réserves envisagées ;
  - certifiant la réalisation de l'ensemble des contrôles nécessaires à attester de la conformité aux dispositions techniques contractuelles.
2. La synthèse des remarques et leur criticité au regard de la mise en service, émise par le contrôle extérieur qu'il a mis en place ;
3. Un état de l'avancement à l'aide d'un système d'imagerie permettant de visionner l'ensemble de l'itinéraire.

L'autorité chargée du contrôle procède, en outre, dans les quinze (15) jours avant la date prévue pour chaque mise en service, à l'inspection de sécurité.

Cependant, l'autorité chargée du contrôle peut, au vu des éléments remis par le concessionnaire décrits ci-dessus et par décision motivée par l'inaptitude de la voie à garantir la sécurité et le confort des usagers, décaler la date prévisionnelle d'inspection de sécurité. La date de mise en service est décalée à due concurrence.

L'inspection de sécurité vaut audit de sécurité au titre de l'article D. 118-5-4 du code de la voirie routière avant mise en service. Le concessionnaire fournit les rapports de contrôle de sécurité routière correspondants à l'autorité chargée du contrôle.

A l'issue de l'inspection de sécurité, l'autorité chargée du contrôle et le concessionnaire établissent un procès-verbal reprenant les observations de l'autorité chargée du contrôle et listant les travaux devant être réalisés par le concessionnaire. Ce procès-verbal de l'inspection est rédigé par l'autorité chargée du contrôle et contresigné par le concessionnaire.

Le procès-verbal précise si les observations de l'autorité chargée du contrôle doivent être traitées préalablement ou postérieurement à la mise en service et si les travaux restants doivent être mis en œuvre préalablement ou postérieurement à la mise en service. L'autorité chargée du contrôle et la société concessionnaire fixent d'un commun accord les délais de traitement des observations et des travaux restants.

En cas de refus du concessionnaire de signer ce procès-verbal, la liste des travaux devant être entrepris et leurs délais de réalisation sont fixés par décision du ministre chargé de la voirie nationale.

Au vu des procès-verbaux de l'inspection de sécurité et des travaux réalisés, l'autorité chargée du contrôle fait part de ses observations au concessionnaire et, le cas échéant, délivre dans les meilleurs délais l'autorisation de mise en service.

L'autorisation de mise en service ne dispense pas le concessionnaire de la réalisation ultérieure de travaux pouvant être réalisés postérieurement à la mise en service. A leur achèvement, ces travaux font l'objet d'une attestation du concessionnaire accompagnée le cas échéant d'un rapport de contrôle extérieur et d'un compte rendu illustré de photos.

Si les délais de traitement des observations et travaux identifiés aux procès-verbaux ne sont pas respectés, le concessionnaire s'expose à des pénalités dans les conditions de l'article 39.

Dans l'année qui suit cette mise en service, un dossier de récolement de l'ouvrage autoroutier est établi par la société concessionnaire en trois (3) exemplaires, dont un sous format numérique et qu'elle tient à disposition du concédant. Le concédant peut demander tous compléments ou précisions.

## **Article 9 - Modifications des ouvrages. Ouvrages et installations supplémentaires**

9.1. La société concessionnaire peut, après approbation par le ministre chargé de la voirie nationale, modifier les ouvrages et installations, établir et mettre en service des ouvrages supplémentaires pourvu qu'il n'en résulte aucune modification essentielle dans le contenu de la concession.

9.2. L'État peut, après la mise en service de l'ouvrage, prescrire toute modification de sa consistance. Les modalités de réalisation et de financement en sont fixées d'un commun accord avec le concessionnaire. A défaut d'un tel accord, l'affaire est portée devant le tribunal administratif compétent.

9.3. L'État peut prescrire les modifications qui se révéleraient nécessaires, notamment à l'issue des procédures réglementaires d'enquête préalable aux travaux.

Les travaux et études supplémentaires correspondants sont à la charge du concessionnaire, mais peuvent ouvrir droit à son indemnisation dans la mesure où ils seraient exorbitants des normes et règles techniques généralement applicables.

En ce qui concerne les travaux supplémentaires qui seraient demandés à la suite des procédures réglementaires d'enquête préalable aux travaux, les parties se rapprocheront pour déterminer en commun les conséquences de ces travaux sur la concession.

9.4. 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 (notamment, pour l'autoroute A14, entre l'échangeur de la plaine de Montesson et la future déviation de la R.D. 311 dite « voie de berge »).

Sauf accord du ministre chargé de la voirie nationale, ces travaux sont effectués aux frais de la société concessionnaire.

En ce qui concerne l'autoroute A14, l'Etat peut imposer, sans que cela puisse donner lieu à une indemnité au titre du paragraphe précédent, de passer dans un délai de deux ans aux dispositions définitives concernant la plateforme et le nombre de voies (2 x 3) lorsque le trafic journalier moyen aura atteint, sur une période de douze mois consécutifs, 50 000 véhicules par jour sur la section définie ci-dessus.

9.5. La société concessionnaire procédera aux élargissements à 2 x 3 voies sur l'A13 entre Bourneville et le Barreau A13/RN 13 (contournement Sud-Est de Caen).

Une première tranche correspond aux élargissements à 2 x 3 voies dans les deux sens de circulation entre le diffuseur de Beuzeville et l'échangeur A13/A132 à Pont-l'Evêque, et à la reprise des ouvrages d'art situés à proximité du diffuseur de Dozulé nécessaire à l'augmentation de capacité de celle-ci, première tranche mise en service en 2010.

La deuxième tranche correspond à l'élargissement à 2 x 3 voies dans les deux sens de circulation de la section comprise entre l'échangeur A13/A132 à Pont-l'Evêque et le diffuseur de Dozulé.

La mise en service de cette section dans sa configuration définitive interviendra cinquante-huit mois après l'entrée en vigueur du dixième avenant.

Le concédant et la société concessionnaire conviendront d'un commun accord des modalités techniques, financières et de délais de réalisation des dernières tranches d'élargissement préalablement à leur réalisation.

9.6. La société concessionnaire réalise le programme défini à l'annexe PR 1 dans un délai de trente-six mois suivant l'entrée en vigueur du huitième avenant.

Le programme technique et financier de l'ensemble des opérations détaillé selon le modèle prévu à l'annexe PR 2 présenté par la société concessionnaire est approuvé par décision du ministre chargé de la voirie nationale dans un délai d'un mois à compter de la plus tardive des

deux dates entre l'entrée en vigueur de l'avenant et la date de réception du programme technique et financier par le ministre chargé de la voirie nationale.

9.7. La société concessionnaire réalise les opérations définies à l'annexe PRA 1 dans un délai fixé opération par opération à l'annexe PRA 1.

9.8. La société concessionnaire réalise les opérations définies à l'annexe PIA 1 dans un délai fixé opération par opération dans cette annexe.

La réalisation de certaines de ces opérations fait l'objet d'un cofinancement des collectivités territoriales ou de tiers concernés dont le montant est précisé en annexe PIA 1.

9.9. La société concessionnaire réalise les investissements nécessaires à la mise en œuvre d'un dispositif de péage en flux libre, tel que défini à l'article 27 du présent cahier des charges, sur les sections et les bretelles mentionnées à l'annexe FL1 et dans les délais définis à la même annexe.

9.10. La société concessionnaire réalise les opérations définies à l'annexe CP 1 dans un délai fixé opération par opération dans cette annexe.

### **Article 9 bis - Suivi de l'exécution du plan de relance**

9 bis.1. La société concessionnaire peut, au plus tard jusqu'au vingt-huitième mois suivant l'entrée en vigueur du huitième avenant, soumettre au ministre chargé de la voirie nationale des demandes de modifications du programme technique et financier prévu à l'article 9.6 sans que celles-ci ne modifient le montant global des travaux définis à l'annexe PR 1. Ces demandes doivent comporter des justifications techniques, économiques et financières des modifications sollicitées. Un programme technique et financier modificatif est établi et approuvé dans les mêmes formes que le programme initial.

9 bis.2. Tous les trois mois à compter de l'entrée en vigueur du huitième avenant, la société concessionnaire adresse au ministre chargé de la voirie nationale un rapport détaillé d'exécution des travaux prévus à l'annexe PR 1 comprenant un état d'avancement physique et un échéancier prévisionnel ainsi que la quote-part valorisée correspondante des opérations telles que définies par décision ministérielle prévue à l'article 9.6 et 9 bis. 1. Le rapport devra faire état des risques identifiés de retard dans la réalisation des opérations programmées. Sur la base de ce rapport trimestriel, l'autorité chargée du contrôle organise une réunion de coordination avec la société concessionnaire en vue de s'assurer du bon déroulement des procédures, études et travaux, et de statuer sur les suites à donner aux retards éventuels.

9 bis.3. Trois mois avant l'expiration du délai prévu au premier alinéa de l'article 9.6, la société concessionnaire transmet au ministre chargé de la voirie nationale la liste des opérations approuvées par les décisions ministérielles prévues à l'article 9.6 et 9 bis. 1 et qui n'ont pas pu être engagées.

9 bis.4. Dans un délai de deux mois suivant l'expiration du délai prévu au premier alinéa de l'article 9.6, la société concessionnaire transmet au ministre chargé de la voirie nationale le calendrier effectif et la quote-part valorisée des opérations réalisées totalement ou partiellement

à l'expiration du délai prévu au premier alinéa de l'article 9.6. La quote-part valorisée est définie en fonction des clés techniques et financières figurant au programme technique et financier approuvé par décision ministérielle prévue à l'article 9.6 et 9 bis. 1, à valeur d'investissement constante en euros constants pour chaque opération.

Pour chaque opération approuvée par décision ministérielle prévue à l'article 9.6 et 9 bis. 1, non réalisée ou réalisée partiellement quelle que soit la cause de cette non-réalisation, la société concessionnaire sera redevable vis-à-vis de l'État d'une compensation, d'un montant égal en euros constants à la quote-part valorisée des investissements non réalisés. La quote-part valorisée est définie en fonction des clés techniques et financières figurant au programme technique et financier approuvé par décision ministérielle prévue à l'article 9.6 et 9 bis. 1, à valeur d'investissement constante en euros constants pour chaque opération. Cette compensation interviendra sous la forme d'investissements complémentaires au bénéfice des usagers. La nature et la programmation de ces investissements seront définies d'un commun accord entre l'État et la société concessionnaire, en privilégiant pour les opérations engagées mais non totalement réalisées l'achèvement de ces opérations. La mise en œuvre de cette compensation met fin à l'obligation de réaliser l'opération concernée.

Dans la seule hypothèse où la cause de cette non-réalisation totale ou partielle est imputable à la société concessionnaire, cette dernière est redevable envers l'État d'une pénalité égale à 5 % de la valeur initiale de l'opération, à l'exclusion de toutes autres pénalités ou mesures coercitives. Le concédant peut exiger le versement de cette pénalité dans un délai de trente jours après mise en demeure restée infructueuse et après avoir mis la société en mesure de présenter ses observations.

#### **Article 9 ter – Suivi de l'exécution des travaux du plan de relance autoroutier**

9 ter 1. A l'occasion de chaque transmission du compte rendu d'exécution de la concession et chaque 30 décembre, la société concessionnaire adresse au ministre chargé de la voirie nationale un rapport détaillé d'exécution des opérations prévues à l'annexe PRA 1, comprenant notamment un état d'avancement physique et un échéancier prévisionnel, selon la trame prévue à l'annexe PRA 2. Le rapport devra faire état des risques identifiés de retard dans la réalisation des opérations programmées. Sur la base de ce rapport semestriel, l'autorité chargée du contrôle organise une réunion de coordination avec la société concessionnaire en vue de s'assurer du bon déroulement des procédures, études et travaux, et de statuer sur les suites à donner aux retards éventuels. Des réunions supplémentaires peuvent être prévues à la demande de l'Autorité chargée du contrôle.

9 ter 2. La société concessionnaire transmet au ministre chargé de la voirie nationale un rapport de bilan complet de la mise en œuvre du plan de relance tous les deux ans à compter du 31 décembre 2016 inclus, et ce jusqu'à l'achèvement de la dernière opération listée à l'annexe PRA 1.

Le rapport précise l'état d'avancement des opérations, fournit les explications nécessaires sur les éventuels retards, décrit et justifie toute modification apportée aux opérations prévues à l'annexe PRA 1, quelle qu'en soit la cause. Le rapport comporte les éléments de suivi du plan de relance autoroutier figurant dans la décision (C2014) 7850 final du 28 octobre 2014 de la Commission européenne, relatifs aux engagements pris par les autorités françaises dans le cadre de son instruction au titre des aides d'État.

## Article 9 *quater* - Suivi de l'exécution des opérations objet du 13<sup>e</sup> avenant

A l'occasion de chaque transmission du compte rendu d'exécution de la concession et chaque 30 décembre, un échéancier financier prévisionnel recalé des opérations prévues à l'annexe CP1 est transmis par la société concessionnaire au concédant.

Par ailleurs, tous les trois (3) mois à compter de la fin du semestre suivant l'entrée en vigueur du treizième avenant, la société concessionnaire adresse au ministre chargé de la voirie nationale un rapport détaillé d'exécution des opérations prévues à l'annexe CP 1, comprenant notamment un état d'avancement physique de celles-ci, selon la trame prévue à l'annexe CP2.

Le rapport fait état des risques identifiés de retard dans la réalisation des opérations programmées. Sur la base de ce rapport trimestriel, l'Etat organise une réunion de coordination avec la société concessionnaire en vue de s'assurer du bon déroulement des procédures, études et travaux, et de statuer sur les suites à donner aux retards éventuels. Des réunions supplémentaires peuvent être prévues à la demande de l'autorité chargée du contrôle.

## Article 10 - Délimitation des emprises

Dans les deux ans qui suivent la mise en service des divers ouvrages de la concession, il est procédé, aux frais de la société concessionnaire et, au besoin, d'office par l'État, à la délimitation des terrains faisant partie des dépendances immobilières de la concession, à l'exception des emplacements des installations provisoires de chantiers, des lieux d'extraction ou de dépôts de matériaux, qui ne font pas partie de la concession. Cette délimitation est soumise à l'approbation du ministre chargé de la voirie nationale.

Le concessionnaire peut ensuite aliéner les terrains situés en dehors des limites d'emprise, sous réserve des droits des propriétaires expropriés.

En ce qui concerne l'autoroute A14 l'Etat pourra imposer au concessionnaire que les délaissés de terrains boisés ou à boiser acquis dans le cadre du projet aux points d'entrée en forêt domaniale de Saint-Germain soient par priorité et à titre de compensation pour l'environnement incorporés gratuitement à ladite forêt.

## Article 11 - Droits conférés et obligations imposées à la société concessionnaire

Lorsque les travaux sont déclarés d'utilité publique, la société concessionnaire est investie, pour l'acquisition des terrains et l'exécution des travaux dépendant de la concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics. Elle demeure, en même temps, soumise à toutes les obligations qui découlent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Les modifications ou travaux supplémentaires éventuellement rendus nécessaires à la suite des enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique sont exécutés dans les conditions prévues au paragraphe 9.3 ci-dessus.

La société concessionnaire est tenue de se conformer à tous les règlements existants ou à intervenir en ce qui concerne les travaux à exécuter éventuellement sur le domaine public.

## **Article 12 - Frais à la charge de la société concessionnaire**

12.1. Tous les frais nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation des autoroutes, y compris les frais correspondant à l'éclairage des barrières de péage et des accès ainsi qu'à la mise en place de dispositifs antibruit là où cela s'avère nécessaire, sont à la charge de la société concessionnaire, sauf disposition contraire résultant du présent cahier des charges.

12.2. Sont également à la charge de la société concessionnaire, sauf recours contre qui de droit, toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers à ces mêmes titres.

12.3. Sont, en particulier, à la charge de la société concessionnaire les dépenses d'acquisition des terrains et les dépenses afférentes à l'incorporation au domaine public des emprises nécessaires en forêt domaniale de Saint-Germain. Ces acquisitions devront être faites dès l'origine pour la phase définitive précisée à l'article 3, paragraphes 2 et 4.

12.4. Lors du raccordement à un autre réseau concédé, le coût des échangeurs est pris en charge à parts égales par chaque société concessionnaire.

12.5. Dans le cadre de la politique gouvernementale du « 1 % Paysage et Développement », pour les sections à construire ou en cours de construction, la société concessionnaire contribue, sous réserve d'une participation des collectivités publiques intéressées à hauteur du même montant, aux dépenses nécessaires à la bonne insertion de l'autoroute dans le paysage environnant et participant au développement cohérent et durable des territoires traversés, dans l'intérêt tant des habitants du voisinage que des usagers de l'autoroute, y compris les dépenses d'entretien des aménagements paysagers ainsi réalisés. Ces dépenses peuvent concerner des interventions en dehors de l'emprise concédée.

Le montant global des dépenses d'investissement et d'entretien à la charge de la société concessionnaire ne pourra dépasser 1 % du coût des ouvrages.

La société concessionnaire accordera une attention particulière à l'intégration paysagère des ouvrages et des équipements connexes à réaliser ou en cours de réalisation. Un soin particulier sera apporté aux études architecturales des nouveaux ouvrages d'art, afin de garantir leur bonne insertion dans les sites naturels et leur cohérence avec les caractéristiques des territoires traversés.

12.6. Compte tenu du retrait de la limite de la concession de l'A14 à la demande de l'État, la société concessionnaire verse à l'Établissement public d'aménagement de La Défense une participation de 233 millions de francs au titre de la réalisation de la partie d'A14 de la limite Est de la concession jusqu'au tunnel sous le quartier d'affaires de La Défense.

12.7. La société concessionnaire prend à sa charge le versement aux tiers désignés par le concédant d'un montant plafonné à 200 000 € HT (valeur octobre 2020), indexé à l'indice des prix à la consommation (hors tabac, ensemble des ménages), par année civile pour les années 2023 à 2032 et d'un montant plafonné à 130 000 € HT (valeur janvier 2020), indexé à l'indice des prix à la consommation (hors tabac, ensemble des ménages) pour l'année 2033 pour la

réalisation, pour les besoins du concédant, de prestations en lien avec les opérations objet du contrat de concession ou audits en lien avec les indicateurs visés à l'article 13.3. Ces prestations font l'objet d'accords conclus ou de commandes passées directement par le concédant et sous sa responsabilité dans le respect des obligations légales et réglementaires lui étant applicables. Le concédant communique à la société concessionnaire le nom de chacun des tiers concernés, préalablement à la conclusion de l'accord ou à la commande, afin de permettre à la société concessionnaire d'évaluer le(s) tiers par rapport aux obligations de cette dernière conformément aux lois et règlements qui lui sont applicables.

Le montant plafond mentionné à l'alinéa précédent est actualisé suivant l'évolution de l'indice des prix à la consommation (hors tabac, ensemble des ménages) entre le 1<sup>er</sup> novembre 2020 et le 1<sup>er</sup> novembre de l'année précédant celle du versement.

En cas d'écart entre l'échéancier de versements tel que défini ci-dessus, et l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées au titre du présent paragraphe, quelle qu'en soit la cause, la société concessionnaire est redevable à l'État d'une compensation au titre de l'avantage financier découlant de cet écart.

L'écart entre ces deux échéanciers est constaté tous les quatre ans à compter du 31 décembre 2023, et au plus tard au 31 décembre 2032.

La compensation au titre de l'avantage financier mentionné au présent paragraphe est égale au différentiel de versements capitalisé au taux k6.

La nature et les modalités de la compensation sont déterminées d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire.

## **TITRE III - EXPLOITATION DE L'AUTOROUTE**

### **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 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, 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, aux instructions ministérielles en vigueur en matière d'exploitation de la route, ainsi qu'aux prescriptions de l'annexe EMP.

Des objectifs particuliers de qualité d'exploitation sont 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. En l'absence d'accord, des objectifs sont fixés par le ministre chargé de la voirie nationale.

Les ouvrages établis en vertu de la présente concession, y compris les équipements et installations d'exploitation et de sécurité, 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 du présent cahier des charges 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.

La société entretient l'ensemble des dépendances et des ouvrages de la concession dans un souci permanent de préservation des espèces et des milieux, des ressources naturelles, du cadre de vie des riverains et d'intégration de l'autoroute dans les paysages traversés. Ces objectifs sont définis d'un commun accord et par écrit entre le concédant et la société concessionnaire.

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 les cahiers des charges types arrêtés notamment par les instructions ministérielles.

Lorsque la société concessionnaire décide de confier à un tiers cette activité de dépannage, elle publie par voie de presse un avis d'appel à candidatures et met à la disposition des candidats un dossier de consultation indiquant les modalités et les critères de sélection. Tout candidat retenu est soumis à l'agrément du représentant de l'Etat. L'agrément est valable au plus cinq ans pour le dépannage des véhicules légers et au plus sept ans pour le dépannage des véhicules poids lourds. La société concessionnaire notifie aux autres candidats la décision motivée rejetant leur candidature.

### 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 fournit alors en temps réel des informations pertinentes, fiables et cohérentes au plus grand nombre possible d'usagers concernés.

La société concessionnaire et les services de l'État échangent, en temps réel, à titre gratuit et sans autre condition, les données liées à la sécurité routière et aux conditions générales de circulation, définies dans l'annexe X au présent cahier des charges ou dans le cadre du schéma directeur d'information routière établi par l'État.

### 13.3. Indicateurs de performance :

Afin d'assurer le maintien et l'amélioration du niveau de qualité du service rendu à l'utilisateur, des objectifs particuliers de qualité de service font l'objet d'un suivi grâce à un système d'indicateurs de performance. Ces indicateurs de performance concernent :

- a) l'état structurel des chaussées
- b) l'état de surface des chaussées ;
- c) l'état structurel des ouvrages de franchissements ;
- d) la hauteur libre des ouvrages d'art ;
- e) la portance des ouvrages d'art ;
- f) la sécurité sur ouvrage d'art ;
- g) la qualité des aires de repos ;
- h) la surveillance du réseau ;
- i) les délais de signalement d'un événement grave par radio et panneaux à messages variables ;
- j) les délais de dépannage
- k) la gestion de la viabilité hivernale ;
- l) les délais de réponse aux sollicitations d'utilisateurs ;

La définition exacte ainsi que les modalités de mesure et de calcul de chacun de ces indicateurs et les objectifs y étant relatifs figurent en annexe sous la forme de fiches. En cas d'ambiguïté, les éléments indiqués dans les fiches l'emportent sur les éléments synthétiques de l'annexe IPP.

L'ensemble des actions de relevés, mesures et calculs nécessaires à la production des indicateurs est effectuée par le concessionnaire et sous sa responsabilité. Par exception, les relevés, mesures et calculs relatifs à l'indicateur de qualité des aires de repos sont effectués par le concédant et notifiés au concessionnaire par lettre simple.

Les calculs et résultats des indicateurs de performance font l'objet d'un rapport annuel de la part du concessionnaire, annexé au compte-rendu d'exécution de la concession prévu à l'article 35.3 du cahier des charges.

Les contrôles des niveaux de performance atteints par le concessionnaire peuvent être effectués par le concédant, le cas échéant représenté ou assisté par tout tiers de son choix. Ce contrôle peut intervenir à tout moment. En cas de contrôle permettant d'établir que le concessionnaire a commis une erreur substantielle dans la mesure ou dans le calcul d'un ou plusieurs indicateurs, ou n'a pas mesuré ou calculé de manière sincère un ou plusieurs indicateurs, ces frais de contrôle et d'assistance raisonnables et justifiés engagés par le concédant sont à la charge du concessionnaire.

Les indicateurs de performance peuvent donner lieu à des pénalités. Elles sont arrêtées par année civile sur le fondement des éléments transmis par le concessionnaire ou établis directement par le concédant pour l'indicateur de qualité des aires de repos. Elles concernent les résultats de l'année civile complète n pour tous les indicateurs, à l'exception de l'indicateur viabilité hivernale, dont la période correspond à la saison hivernale n/n+1. Les modalités d'application et de calcul des pénalités sont définies à l'article 39.8.

13.4 La société concessionnaire produit également annuellement, dans le cadre du compte rendu d'exécution de la concession, un état des indicateurs de suivi définis aux annexes IS 1 bis, IS2, IS3 et IS4. Ces indicateurs ne sont pas soumis à pénalités.

#### **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 - 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 16 - Obligations relatives à divers services publics**

La société concessionnaire est tenue de se conformer aux lois et règlements existants ou à intervenir, notamment en ce qui concerne le libre exercice des services de police, de lutte contre l'incendie, de sécurité, de la protection civile, de santé, de la défense nationale et de distribution de carburants.

La société concessionnaire doit se concerter avec les administrations compétentes pour concilier, dans le respect de la réglementation en vigueur, les préoccupations des autres services publics, notamment les services des télécommunications, avec ses propres obligations, à l'occasion des procédures et travaux concernant chacun d'eux.

### **Article 17 - Sans objet**

### **Article 18 - Agents de la société concessionnaire**

Les agents employés pour la surveillance et la garde des ouvrages concédés et la perception des péages peuvent être commissionnés et assermentés dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur. Ils portent des insignes distinctifs de leur fonction ; ces insignes sont tels que ces agents ne puissent être confondus avec le personnel des forces de police.

### **Article 19 – Écoute 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 qu'elle y a données ou qu'elle entend y donner. La présentation de ce bilan est définie par le concédant en concertation avec la société concessionnaire.

## **Article 20 - Information routière – Documents à produire par la société concessionnaire**

La société concessionnaire fournit aux services de l'Etat compétents les documents, notamment statistiques, comptes-rendus et informations fixés par instruction du ministre chargé de la voirie nationale.

En particulier, la société fournit au concédant, gratuitement, sans condition et sans délai, les données de trafic mensuelles, trimestrielles ou annuelles qu'elle détient et tout autre donnée de trafic nécessaire à l'élaboration, à la mise en œuvre et au suivi de la politique routière.

L'État prend toutes les mesures de nature à préserver la confidentialité de ces informations.

## **TITRE IV – REGIME FINANCIER DE LA CONCESSION**

### **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 22 – Garantie de l'État aux emprunts à long terme**

L'État n'apporte aucune garantie aux emprunts contractés par la société.

### **Article 23 – Avances de l'Etat**

23.1. Les avances remboursables de l'État comprennent des avances en nature (acquisitions foncières) pour l'autoroute A14 d'un montant de 113 600 000 F, qui seront comptabilisées à la date de mise en service de cette autoroute.

Les avances ci-dessus énumérées ne sont pas indexées.

23.2 Le montant des avances remboursables mentionné au 23.1 est réputé hors taxes et non soumis à la TVA et est affecté en totalité au financement des investissements mentionnés à l'article 9.9.

A compter de l'entrée en vigueur du douzième avenant, la société concessionnaire est ainsi libérée de toute obligation de remboursement des avances remboursables mentionnées à l'article 23.1.

### **Article 24 - Fonds de concours**

À la demande de l'État concédant, et pour les montants indiqués ci-dessous, la société concessionnaire verse à l'État :

a) A titre de contributions forfaitaires et non indexées aux infrastructures d'accueil des autoroutes concédées à la société : 97 millions de francs destinés à la desserte du pont de Normandie (financement du barreau: route de l'estuaire - route industrielle) ;

a) A titre de contributions forfaitaires indexées aux aménagements routiers liés au plan d'accueil du tunnel sous la Manche intéressant le réseau concédé de la société :

1° 250 millions de francs (valeur janvier 1986) destinés au financement d'investissements à effectuer en Basse-Normandie figurant à l'annexe Y ci-jointe ;

2° 300 millions de francs (valeur janvier 1986) destinés au financement d'investissements à effectuer en Haute-Normandie figurant à l'annexe Y ci-jointe.

a) Ces contributions, qui constituent une charge de la concession, ne sont exigibles qu'une fois remboursée à Autoroutes de France la totalité des avances précédemment consenties par l'Etat à la société et dans la limite, chaque année, des soldes de trésorerie dégagés l'année précédente tels que définis à l'article L. 122-10 du code de la voirie routière.

Des conventions particulières précisent les modalités de versement des contributions visées au présent article.

## 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 composées comme suit au 1<sup>er</sup> février 2022 :

Le réseau interurbain SAPN comporte les sections de référence suivantes :

Section de référence	Liaison	Longueur (km)	Somme des distances tarifaires (km)	Somme des tarifs HT classe 1 (euros)
A13	Orgeval – Caen	200	13 674,6	1 043,58
A29 Nord	Le Havre – Saint-Saëns	83,3	1 615,3	131,58
A29 Sud	A13 – Pont de Normandie	16,7	30,4	2,58

Le réseau urbain de SAPN comporte la section suivante :

A14	Nanterre – Orgeval	15,6	35,7	15,08*
-----	--------------------	------	------	--------

\*somme du tarif de Chambourcy et des tarifs réduits et non-réduits de Montesson

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

La catégorie de véhicules dite classe 1 est constituée des véhicules ou ensemble de véhicules de hauteur totale inférieure ou égale à 2 mètres et de poids total autorisé en charge inférieur ou égale à 3.5 tonnes.

Par ailleurs, 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.

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.

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

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

Où :

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

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

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

Le dossier tarifaire présenté par la société concessionnaire tient compte des tarifs HT non arrondis et indique les tarifs kilométriques moyens des sections de référence.

Il comprend tous les éléments d'information et de calcul nécessaires à la vérification de la bonne application des règles de fixation des tarifs, notamment les tarifs HT et TTC et indique les tarifs kilométriques moyens des sections de référence et les kilomètres parcourus (KMP) de référence servant à leur pondération.

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

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

Au 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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.

La majoration annuelle des tarifs de péage applicables aux véhicules de la classe 1 fixée dans le cadre des contrats de plan passés entre l'État et la société concessionnaire pendant la durée de la concession ne peut, sauf exception, 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.

Pour la période couverte par le contrat d'entreprise 2004-2008, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) intervient au 1er 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 :  $In + 0,74$  %.

avec  $In = (in / in-1) - 1$ , où in 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 %.

Pour les années 2011 et 2012, la hausse des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 sera en outre majorée d'une hausse de 0,36 % en 2011 et 0,18 % en 2012 en compensation de l'augmentation du tarif de la taxe d'aménagement du territoire prévue par la loi de finances initiale pour 2011. Pour l'autoroute A14, ces majorations seront de 0,07 % pour 2011 et 0,03 % pour 2012.

Pour l'année 2015, l'évolution des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 a été fixée à zéro.

Pour les années 2016 et 2017, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 au 1<sup>er</sup> février est égale à 70 % de In, majorée d'une hausse de 0,82 % en 2016 et 0,33 % en 2017 en compensation de la hausse de la redevance domaniale prévue par le décret n° 2013-436 du 28 mai 2013.

Par exception aux stipulations du troisième alinéa du paragraphe 25.2.II du présent article, pour l'année 2018, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 est égale à 70 % de In majorée d'une hausse de 0,67 % en compensation de la hausse de la redevance domaniale prévue par le décret n° 2013-436 du 28 mai 2013.

Par exception aux stipulations du troisième alinéa du paragraphe 25.2.II du présent article, pour les années 2019 à 2021, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 est égale à 70 % de In, majorée chaque année d'une hausse de 0,10 %, en compensation de l'absence de hausse tarifaire au 1<sup>er</sup> février 2015 et d'une hausse de 0,218 % en compensation de la réalisation des investissements prévus à l'annexe PIA 1.

Pour l'année 2022, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 est égale à 70 % de In, majorée d'une hausse de 0,10 %, en compensation de l'absence de hausse tarifaire au 1<sup>er</sup> février 2015 et d'une hausse de 0,22 % en compensation de la réalisation des investissements prévus à l'annexe FL1.

Pour l'année 2023, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 est égale à 70 % de In, majorée d'une hausse de 0,10 %, en compensation de l'absence de hausse tarifaire au 1<sup>er</sup> février 2015, d'une hausse de 0,22 %, en compensation de la réalisation des investissements prévus à l'annexe FL1, et d'une hausse de 0,053 % en compensation de la réalisation des investissements prévus à l'annexe CP1.

Pour l'année 2024, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 est égale à 70 % de In, majorée d'une hausse de 0,22 %, en compensation de la réalisation des investissements prévus à l'annexe FL1, et d'une hausse de 0,153 %, en compensation de la réalisation des investissements prévus à l'annexe CP1.

Pour les années 2025 à 2027, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 est égale à 70 % de In, majorée chaque année d'une hausse de 0,373 %, en compensation de la réalisation des investissements prévus à l'annexe CP1.

Pour les années ultérieures à 2027, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 est égale à 70 % de In.

Pour l'application des huit alinéas précédents, In est égal au taux d'évolution de l'indice des prix à la consommation, hors tabac, ensemble des ménages, France entière, constaté entre les mois d'octobre des années n-2 et n-1 pour la hausse des tarifs de l'année n.

La hausse annuelle des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 est le cas échéant minorée ou majorée en application du paragraphe 25.5.ter.

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<sup>er</sup> 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.

Au 1<sup>er</sup> février 2014, les coefficients des classes 2, 3, 4 et 5 sont égaux respectivement à 1,511 ; 2,080 ; 2,920 et 0,594.

Le niveau du coefficient de la classe 4 sera augmenté de 0,95 % par an de 2016 à 2020 inclus.

Au 1<sup>er</sup> février 2024 les coefficients PL sont les suivants :

- classe 3 : 2,0852
- classe 4 : 3,0691

Au 1<sup>er</sup> février 2025 les coefficients PL sont les suivants :

- classe 3 : 2,0904
- classe 4 : 3,0767

Au 1<sup>er</sup> février 2026 les coefficients PL sont les suivants :

- classe 3 : 2,0956
- classe 4 : 3,0844

Lors de la hausse de l'année n, les tarifs du réseau interurbain respectent les conditions suivantes :

Pour la classe 1 :

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

Pour chaque classe  $\alpha$  ( $\alpha$  de 2 à 5) :

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

Où  $coef_{\alpha}$  sont les valeurs définies ci-dessus et  $H_n$  correspond à la hausse annuelle applicable des tarifs de péage.

III. - L'autoroute A14 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<sup>er</sup> février 2022, les tarifs HT applicables sur l'autoroute A 14 sont les suivants :

Montesson	Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4	Classe 5
Tarif de base	7,58€	14,92€	26,67€	34,33€	3,92€
Tarif réduit (1)	5,33€	10,67€	18,83€	26,67€	2,75€

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

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

Au 1<sup>er</sup> février de l'année n, les tarifs de l'A14 évoluent de la manière suivante :

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

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

Où :

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

-  $D_k$  est la distance tarifaire du trajet k ;

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

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

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

Où  $H_n$  est le pourcentage de hausse tarifaire de l'année  $n$  défini au 25.2-II.

25.3.-I. - 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.

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

En conséquence, pour le réseau interurbain, les tarifs respectent les deux conditions suivantes :

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

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

Avec :

$R$	$R = (1 + H_n) \times \sum_{p, \alpha \in [1;5]} C^\alpha \times T_p^\alpha \times t(ref)_p^\alpha$
$n$	l'année d'augmentation des tarifs de péage
$H_n$	le pourcentage de hausse tarifaire de l'année $n$ défini au 25.2.II
$T(n)_p^\alpha$	le tarif hors taxes du trajet de référence $p$ pour la classe $\alpha$ et pour la grille applicable au 1 <sup>er</sup> février de l'année $n$
$T_p^\alpha$	le tarif hors taxes précédent du trajet $p$ pour la classe $\alpha$ et pour la grille applicable au 1 <sup>er</sup> février de l'année $n-1$
$t(ref)_p^\alpha$	le trafic de référence (pour l'augmentation de l'année $n$ ) défini par le nombre de transactions payantes pour le trajet $p$ et pour la classe $\alpha$ sur la

période annuelle de référence allant du 1er octobre de l'année n-2 au 30 septembre de l'année n-1.

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

$\mathcal{E} = 0,03\%$

25.3.-II. – 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.

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

Pour chaque trajet et chaque classe, la distorsion est définie par l'écart entre le tarif kilométrique et le TKM du réseau hors autoroute A14.

La société n'aggrave pas les distorsions tarifaires existantes lorsque le tarif kilométrique dépasse de plus de 50 % le TKM de la classe considérée.

Le nombre de trajets pour lesquels le tarif kilométrique dépasse de plus de 50% le TKM de la classe considérée est inférieur ou égal à 3, hors autoroute A14.

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.

25.5.bis Au titre du report de trafic du complément ouest du diffuseur de Louviers Sud vers le Contournement Est de Rouen (CER ou liaison A13-A28), une majoration des tarifs, valorisée à 0,4 M€ HT (valeur janvier 2025), sera appliquée à l'occasion de la hausse annuelle des tarifs

suivant la date la plus tardive entre celle de mise en service du CER, comprenant la mise en service d'un diffuseur entre la RD 6015 et le CER, et celle de mise en service du demi-diffuseur Louviers Sud (Heudebouville vers Rouen) réalisé dans le cadre du plan d'investissement autoroutier.

Ces majorations de tarif s'appliqueront sur la grille TTC au 1er février de l'année considérée telle qu'approuvée par les services de l'Etat. Cette majoration sera indexée au taux de 0,8 % augmenté de 70 % de l'évolution de l'indice des prix à la consommation (hors tabac, ensemble des ménages) entre le mois de janvier 2025 et le mois d'octobre de l'année précédant celle où est appliquée la majoration considérée. Les tarifs majorés respectent les règles définies aux articles 25.1 à 25.4, la variation du tarif kilométrique moyen du réseau résultant de la majoration n'étant toutefois pas incluse dans le taux de hausse annuel des tarifs de classe 1 tel que défini au 25.2-II l'année de leur application.

25.5.ter Une majoration ou une minoration des tarifs s'applique au titre des c) et d) de l'annexe FL2 en complément de l'évolution du taux kilométrique moyen prévue au 25.2-II l'année de leur application.

25.6. Les tarifs de péage fixés dans les conditions prévues au présent article 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. 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, 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. Les tarifs en vigueur peuvent être consultés soit sur le site internet, de la société, soit auprès de la Société des Autoroutes Paris Normandie (SAPN), 30, boulevard Gallieni, 92130 Issy-les-Moulineaux, 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 mobilités routières, Tour Séquoïa, 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. Le recouvrement de ces frais est exclusif de celui des sommes acquises à la société concessionnaire en application du II. de l'article 529-6 du code de procédure pénale en cas de réalisation de la transaction.

25.10 Les stipulations du présent 25.10 s'appliquent chaque année N à partir de N = 2030. Au plus tard avant le 1er octobre de l'année N, le concessionnaire communique au concédant le montant hors taxes des recettes de péage et des redevances relatives aux installations commerciales de la période située entre le 1<sup>er</sup> juillet de l'année N-1 et le 30 juin de l'année N, certifié par un commissaire aux comptes, en euros courants. Ce montant est noté XN.

Il est défini en annexe *W ter* au présent cahier des charges un chiffre d'affaires de référence XCN, qui représente le montant hors taxes des recettes de péage et des redevances relatives aux installations commerciales couvrant la même période et le même périmètre que XN, exprimé en euros courants.

À l'occasion de la révision annuelle des tarifs de l'année N+1, les modalités de majoration des tarifs de péage de la classe 1 figurant à l'article 25.2.II sont aménagées selon les modalités suivantes, en fonction de la valeur de XN :

a. Si  $XN \leq 1,05 \times XCN$  alors il est fait application des modalités normales de hausse annuelle des tarifs prévues à l'article 25.2.II ;

b. Si  $1,05 \times XCN < XN \leq 1,10 \times XCN$  alors la hausse annuelle du tarif kilométrique moyen de l'année N de la classe 1 applicable pour l'année N+1 est égale à la moitié de la valeur de la hausse qui s'appliquerait s'il était fait application des modalités normales de hausse annuelle des tarifs prévues à l'article 25.2.II. Les autres clauses relatives à la hausse annuelle des tarifs s'appliquent normalement ;

c. Si  $1,10 \times XCN < XN \leq 1,15 \times XCN$  alors les tarifs applicables durant l'année N sont reconduits à l'identique pour l'année N+1. Il n'est pas fait application des clauses du présent cahier des charges relatives à la hausse annuelle des tarifs ;

d. Si  $XN > 1,15 \times XCN$  alors :

Il est défini une valeur SN calculée de la manière suivante :

Si  $1,15 \times XCN < XN \leq 1,20 \times XCN$ , alors  $SN = 0,5 \times (XN - 1,15 \times XCN)$

Si  $1,20 \times XCN < XN$  alors  $SN = 0,5 \times (0,05 \times XCN) + (XN - 1,20 \times XCN)$

Le tarif kilométrique moyen de l'année N de la classe 1 (TKMN) est recalculé selon les modalités définies à l'article 25.2.I, en utilisant la moyenne des trafics constatés sur les douze derniers mois disponibles.

La valeur de TKMN+1 est définie comme suit :

$$TKM_{N+1} = TKM_N \times \frac{(X_N - S_N)}{X_N}$$

Le tarif kilométrique moyen des autres classes de véhicules est déduit du tarif kilométrique moyen de la classe 1 par application des coefficients définis à l'article 25.2.II.

L'ensemble des tarifs de péage applicables pour l'année N+1 est ensuite défini en suivant la procédure définie à l'article 25.6.

### **Article 26 – Publicité des tarifs**

Les tarifs toutes taxes comprises (TTC) sont portés à la connaissance du public dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur.

La société concessionnaire est responsable de la conservation des affiches indiquant les tarifs et les remplace toutes les fois qu'il y a lieu.

### **Article 27 – Application des péages**

La société concessionnaire reste toujours libre d'imposer, sans modification des tarifs, les mesures restrictives nécessaires, afin d'assurer la sécurité des usagers ou des ouvrages et pour l'installation et la protection des chantiers de travaux d'entretien, d'amélioration ou de modification.

La société concessionnaire peut procéder auprès des usagers à toute vérification des véhicules destinée à déterminer le tarif de péage à appliquer.

Le dispositif dénommé « dispositif de péage en flux libre » est un dispositif de péage permettant l'identification des véhicules et la perception du montant du péage sans recours à une barrière physique.

La société concessionnaire est autorisée à déployer un dispositif de péage en flux libre sur les sections et bretelles mentionnées à l'annexe FL1.

### **Article 28 – Perception des péages**

La perception des péages doit être faite d'une manière égale pour tous, sans aucune faveur, sous réserve des dispositions de l'article 29 ci-après. Toute convention contraire à cette clause est nulle de plein droit.

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.

Sur les sections et bretelles sur lesquelles le péage est perçu au moyen d'un dispositif de péage en flux libre tel que défini à l'article 27, l'utilisateur fait usage de l'une des modalités de paiement mises à sa disposition par la société concessionnaire avant et après le trajet concerné et définies dans le règlement d'exploitation dans le respect des principes fixés en annexe FL1.

### **Article 28 bis - Suivi de la perception des péages au moyen d'un dispositif de péage en flux libre**

Compte tenu du caractère innovant et des incertitudes liées à l'effet du déploiement d'un dispositif de péage en flux libre sur la perception du péage par la société concessionnaire, il est mis en place, entre l'autorité concédante et la société concessionnaire, un dispositif de suivi et de partage du risque lié au non-paiement du montant du péage spécifique à la perception du péage au moyen d'un dispositif de péage en flux libre.

Les conditions et modalités de ce suivi et de ce partage sont précisées en annexe FL2.

### **Article 29 – Franchise**

Les fonctionnaires tenus d'emprunter l'autoroute pour l'exercice de leurs fonctions sont exemptés des péages dans les conditions et limites fixées par une instruction du ministre chargé de la voirie nationale.

La société concessionnaire peut exonérer de péage ses agents et préposés ainsi que ceux des sociétés exploitant des installations annexes.

### **Article 30 - Installations annexes**

La société concessionnaire peut passer librement des contrats en vue de faire assurer par un tiers l'exploitation et l'entretien des installations annexes à caractère commercial situées sur le réseau autoroutier concédé, moyennant redevances entrant dans les produits de la concession, sous réserve du respect de la législation et de la réglementation applicables et des dispositions contractuelles ci-dessous. La durée de ces contrats peut excéder le terme normal de la concession.

Les contrats pour lesquels une procédure de publicité a été engagée à une date antérieure à l'approbation du onzième avenant à la présente convention, ainsi que les avenants auxdits contrats, et les conditions de délivrance de l'agrément préalable des attributaires de ces contrats par le ministre chargé de la voirie nationale, demeurent soumis aux stipulations du cahier des charges qui les régissaient à cette date pour autant qu'elles ne sont pas contraires aux dispositions législatives et réglementaires applicables.

Pour la passation des contrats visés au premier alinéa dont la durée envisagée excède le terme normal de la concession, le dossier de consultation des entreprises est transmis au ministre chargé de la voirie nationale au plus tard trois mois avant la date limite de modification du dossier de consultation adressé aux candidats par la société concessionnaire. Le dossier ne peut pas autoriser les candidats à remettre une offre prévoyant à l'endroit du concédant des stipulations différentes de celles qui s'appliquent à la société concessionnaire - notamment en

ce qui concerne le niveau de la redevance. Le dossier transmis est accompagné d'une note justifiant notamment l'opportunité de réaliser des investissements dont l'amortissement nécessite de dépasser le terme du contrat de concession. Le ministre dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception du dossier pour faire connaître sa décision, étant entendu qu'il peut demander toute modification du dossier qu'il juge nécessaire en vue de préserver les intérêts du concédant. À défaut de réponse dans ce délai, l'accord du ministre est réputé acquis. Cet accord n'a pas pour effet de priver la société concessionnaire de sa responsabilité vis-à-vis des tiers quant au contenu des documents de la consultation et à la procédure projetée et ne préjuge pas de la délivrance de l'agrément prévu à l'article L. 122-27 du code de la voirie routière.

À compter de la date d'échéance de la concession, l'Etat est, pour la durée du contrat restant à courir, substitué à la société concessionnaire dans tous ses droits et obligations pour l'exécution des engagements pris par elle en vue de la construction, l'exploitation et l'entretien des installations annexes.

Pour les installations servant des boissons, la société concessionnaire impose à ses exploitants d'appliquer les restrictions à la vente de boissons alcoolisées qui lui seront notifiées par le ministre chargé de la voirie nationale.

### **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 conclure librement avec des tiers, dans des conditions compatibles avec les règles de gestion du domaine public autoroutier des contrats relatifs à l'installation, l'usage et l'exploitation de tels réseaux.

La durée de ces contrats peut excéder le terme normal de la concession.

Lorsque la durée des contrats visés au deuxième alinéa du présent article excède le terme normal de la concession, leur conclusion est soumise à l'accord du ministre chargé de la voirie nationale. La société concessionnaire adresse au ministre chargé de la voirie nationale le projet de contrat ainsi que l'ensemble des éléments d'informations de l'Etat prévus par les règles mentionnées au deuxième alinéa. Le contrat ne peut prévoir à l'endroit du concédant des stipulations différentes de celles qui s'appliquent à la société concessionnaire.

Dans un délai d'un mois à compter de la réception du contrat mentionné à l'alinéa précédent, le ministre chargé de la voirie nationale fait connaître sa décision à la société concessionnaire. Il peut demander, dans ce délai, toute modification du projet de contrat qu'il juge nécessaire en vue de préserver les intérêts du concédant.

Dans un délai d'un mois après la conclusion du contrat mentionné à l'alinéa précédent, la société concessionnaire en adresse une copie au ministre chargé de la voirie nationale.

Lorsque la durée du contrat excède le terme normal de la concession, il se poursuit après la date d'échéance de la concession, jusqu'à son terme. L'Etat se substitue à la société concessionnaire dans tous les droits et obligations liés à l'exécution du contrat précité à compter de la date d'échéance de la concession.

### **Article 30 ter - Activités de production d'énergies renouvelables**

Sous réserve de leur compatibilité avec l'affectation du domaine public autoroutier, la société concessionnaire peut délivrer des titres d'occupation du domaine public dont la gestion lui est confiée en application de la présente concession, en vue de permettre l'exercice sur le domaine public autoroutier concédé d'activités dont l'objet principal est la production d'énergies renouvelables. La durée de ces titres peut excéder le terme normal de la concession.

La société concessionnaire fixe librement le montant de la redevance domaniale d'occupation. Toutefois, 30 % des sommes perçues à ce titre sont reversées annuellement à l'État lorsque les activités visées au premier alinéa sont exercées sur des terrains objet de travaux de démolition ou de déconstruction financés, en tout ou partie, par l'utilisateur de l'autoroute au moyen d'une augmentation additionnelle des tarifs de péage ou d'un allongement de la durée de la concession.

Lorsque la durée des titres visés au premier alinéa du présent article excède le terme normal de la concession, leur délivrance est soumise à l'accord du ministre chargé de la voirie nationale. La société concessionnaire adresse au ministre chargé de la voirie nationale le projet de décision unilatérale ou de convention ainsi que, selon que l'autorisation est constitutive de droits réels ou non, une note comportant les informations prévues au 2° de l'article R. 2122-13 du code général de la propriété des personnes publiques ou au 2° de l'article R. 2122-3 du même code. Le dossier transmis est accompagné d'une note justifiant l'opportunité de dépasser le terme du contrat de concession. Le titre d'occupation ne peut prévoir à l'endroit du concédant des stipulations différentes de celles qui s'appliquent à la société concessionnaire – notamment en ce qui concerne le niveau de la redevance.

Dans un délai de deux mois à compter de la réception des pièces mentionnées à l'alinéa précédent, le ministre chargé de la voirie nationale fait connaître sa décision à la société concessionnaire. Il peut demander toute modification du projet de décision unilatérale ou de convention qu'il juge nécessaire en vue de préserver les intérêts du concédant.

Dans un délai d'un mois après la délivrance du titre d'occupation mentionné au troisième alinéa, la société concessionnaire en adresse une copie au ministre chargé de la voirie nationale.

Lorsque la durée du titre d'occupation excède le terme normal de la concession, l'autorisation d'occupation délivrée à l'occupant se poursuit après la date d'échéance de la concession, jusqu'à son terme. L'autorisation d'occupation du domaine est alors réputée être consentie par le ministre chargé de la voirie nationale. Lorsque l'occupation a été autorisée par voie de convention, l'Etat se substitue à la société concessionnaire dans tous les droits et obligations liés à l'exécution de la convention précitée à compter de la date d'échéance de la concession.

### **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 – Impôts, taxes et redevances**

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

En cas de modification, de création ou de suppression, après l'entrée en vigueur du dixième avenant, d'impôt, de taxe ou de redevance, y compris non fiscale, spécifiques aux sociétés concessionnaires d'autoroutes, les parties se rapprocheront, à la demande de l'une ou de l'autre, pour examiner si cette modification, création ou suppression est de nature à dégrader ou améliorer l'équilibre économique et financier de la concession, tel qu'il existait préalablement à la création, modification ou suppression dudit impôt, taxe ou redevance. Dans l'affirmative, les parties arrêtent, dans les meilleurs délais, les mesures de compensation, notamment tarifaires, à prendre en vue d'assurer, dans le respect du service public, des conditions économiques et financières ni détériorées ni améliorées.

### **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 constitue, 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 fait l'objet, tous les ans, de mainlevées partielles et successives. Celles-ci sont 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 donne 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 intervient après le versement par la société concessionnaire à l'État 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 constitue, 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'État 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 constitue, dans les deux mois suivant la notification par l'État 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 est ajustée au montant du coût total prévisionnel des travaux à réaliser.

Cette garantie fait 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 intervient après le versement par la société concessionnaire à l'État, dans le délai prévu à l'article 38.2, des sommes correspondant aux travaux non réalisés.

33.3. Les garanties visées ci-dessus sont 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'État.

#### **Article 34 – Indexation**

Le coefficient mentionné au paragraphe 24.1. b) du présent cahier des charges est calculé au millième le plus voisin du rapport :

$$K = 0,2 + 0,8 \frac{TP\ 01\ (n)}{TP\ 01\ (o)}$$

Le paramètre TP01 est un index national de prix des travaux publics publié mensuellement au Bulletin officiel de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes. La valeur du paramètre d'indice « n » est celle du sixième mois précédant le versement à Autoroutes de France.

La valeur du paramètre d'indice « o » est celle du mois de versement des avances à la société.

#### **Article 35 - Compte rendu d'exécution de la concession et informations transmises au concédant**

35.1. Les bilans et 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 1er juillet,

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.

Cette étude est transmise sous la forme d'un rapport, comprenant des tableaux de simulation, l'ensemble des hypothèses sous-jacentes permettant de comprendre la chronique présentée et ses points de discontinuité éventuels. Le concédant pourra demander à la société concessionnaire toute information complémentaire.

Dans les mêmes conditions, la société concessionnaire communique une étude financière prévisionnelle consolidée au niveau de son groupe et portant sur le seul périmètre des activités de la concession autoroutière.

35.3. La société concessionnaire communique chaque année au plus tard le 1<sup>er</sup> 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 de la société concessionnaire ;
- les comptes consolidés et leurs annexes du groupe constitué par la société concessionnaire et l'ensemble de ses filiales ;
- le rapport d'activité du concessionnaire et les rapports des commissaires aux comptes pour l'année échue ;
- les comptes propres de la concession, dans les conditions prévues par la directive 80/723/CEE du 25 juin 1980 ;
- le compte rendu d'exécution de la concession pour l'année échue qui comporte notamment le bilan des investissements réalisés, un bilan financier des investissements immobilisés en distinguant les nouveaux investissements par opération et les investissements de renouvellement par domaine (chaussées, ouvrages d'art, environnement, tunnel, autres), le bilan des charges d'entretien courant pour les domaines précités, les données d'exploitation, y compris sur la qualité du service et les indicateurs de suivi, et les opérations de maintenance et d'entretien par opération ;

- le programme des investissements à réaliser sur les cinq années ultérieures détaillé par opération avec la même décomposition que le bilan des investissements du compte rendu d'exécution de la concession ;
- le suivi du dispositif mentionné à l'article 28 bis tel que prévu aux *f)* et *h)* de l'annexe FL2.

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<sup>er</sup> janvier et avant le 1<sup>er</sup> juillet, au ministre chargé de l'économie, au ministre chargé du budget et au ministre chargé de la voirie nationale, un rapport, réalisé à la date la plus proche possible de sa communication, comprenant l'état d'avancement des liaisons nouvelles et des opérations d'élargissement et indiquant le calendrier d'exécution et l'échéancier financier de chaque opération en projet et en construction.

35.6. Afin de veiller à la bonne exécution du contrat de concession et au respect des obligations de service public par la société concessionnaire, un commissaire du gouvernement, représentant du concédant, assiste sans voix délibérative aux séances du conseil d'administration et aux assemblées générales de la société.

La société concessionnaire lui communique tous les dossiers transmis ou remis aux administrateurs ainsi que ceux transmis ou remis aux membres des comités du conseil d'administration lorsque ces documents portent sur des questions ayant un lien ou un impact sur l'exécution du contrat de concession. Sont exclues de cette obligation de communication les informations relatives aux appels d'offres lancés par le concédant et les informations relatives aux négociations conduites avec lui.

Dans les mêmes conditions, la société concessionnaire communique au commissaire du gouvernement les documents transmis aux actionnaires à l'occasion des assemblées générales.

Tous les documents sont transmis dans les mêmes conditions qu'aux administrateurs, membres des comités du conseil d'administration ou actionnaires.

Le concédant prend toutes les mesures de nature à préserver la confidentialité de ces informations.

35.7. Lorsqu'un contrat de plan est approuvé, la société concessionnaire transmet au ministre chargé de la voirie nationale, au ministre chargé de l'économie et au ministre chargé du budget un rapport de bilan complet de sa mise en œuvre dans les six mois suivant son échéance.

Le cas échéant, ce bilan est mis à jour par la société concessionnaire dans les six mois suivant l'achèvement de la dernière opération inscrite à ce contrat de plan.

Le rapport détaille notamment l'exécution des opérations d'investissements (en particulier le déroulement des procédures, études et travaux) et des engagements inscrits au contrat de plan.

35.8. Les documents transmis dans le cadre de l'exécution du présent article sont mis à disposition sous version papier et informatique.

Les tableaux de simulation qui figurent dans l'étude financière prévisionnelle prévue à l'article 35.2 sont également adressés sous un format électronique modifiable avec accès aux formules et aux données.

35.9. Lorsque le concédant est saisi d'une demande de communication de données transmises par la société concessionnaire, le concédant consulte le concessionnaire avant toute transmission de ces données à des tiers. Le concessionnaire dispose d'un délai de dix (10) jours ouvrés à compter de la réception de la demande du concédant pour préciser sa position sur la communicabilité des données demandées. Passé ce délai, l'avis du concessionnaire est réputé favorable.

### **Article 35 bis**

La société concessionnaire ne procède à aucun changement de ses statuts susceptible de porter atteinte à la bonne exécution du contrat de concession et de sa mission de service public.

## **TITRE V – DUREE DE LA CONCESSION - RETRAIT - MESURES COERCITIVES**

### **Article 36 – Durée de la concession**

36.1. La concession prend fin le 31 août 2033.

36.2. Toutefois, la concession prend fin à la demande du concédant dès lors que, sur la base des comptes transmis par la société concessionnaire au concédant, le cumul depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006 des recettes réelles de péage hors taxes ramenées en valeur 2006 par l'inflation, corrigées de l'évolution réelle du taux de hausse du tarif kilométrique moyen applicable aux véhicules de la classe 1, dès lors qu'elle diffère de l'évolution présentée à l'annexe Wquater, ainsi que des éventuelles évolutions des coefficients de classe ou de périmètre de la concession postérieures au 1<sup>er</sup> janvier 2006, et actualisées au 1<sup>er</sup> janvier 2006 au taux de 8 % est égal ou supérieur à 5 509 052 777 (cinq milliards cinq cent neuf millions cinquante-deux mille sept cent soixante-dix-sept) euros.

Le concessionnaire informe chaque année le concédant dans le cadre de l'étude financière prévue à l'article 35 de la valeur du cumul défini à l'alinéa précédent et de son évolution estimée jusqu'à la fin de la concession. Il précise la méthodologie et l'ensemble des hypothèses utilisées pour estimer cette valeur et son évolution.

Deux ans avant la date estimée de la survenance des conditions visées ci-dessus, le concédant avise le concessionnaire de son intention de mettre fin à la concession de manière anticipée en application du présent article.

La fin anticipée de la concession prend effet le dernier jour du mois suivant le mois où le seuil est franchi et au plus tôt le 31 décembre 2029, dans le respect des dispositions prévues à l'article 37 du présent cahier des charges.

La concession prend alors fin sans indemnité de part ni d'autre, hormis, le cas échéant, le remboursement de la TVA à reverser au Trésor public par le concessionnaire, au titre des biens remis ou repris par le concédant, et du versement à la société concessionnaire du montant prévu à l'article 37.4.

### **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'État se trouve subrogé dans tous les droits de la société concessionnaire afférents à la concession.

Il entre immédiatement et, sous réserve des dispositions de l'article 37.3 et de l'article 37.4, 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, peuvent être repris par l'État 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 est tenue de remettre au concédant les biens de retour en bon état d'entretien.

Sept ans avant l'expiration de la concession, le concédant établit, 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'avère nécessaire pour assurer la remise des ouvrages de la concession en bon état d'entretien comportant un chiffrage détaillé du coût des travaux correspondants. Ce programme est établi en prenant en compte l'annexe BEFC ;
- le programme des opérations préalables à la remise des ouvrages de la concession au concédant.

Les programmes mentionnés ci-dessus sont 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 doivent 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 donnent lieu à l'établissement de procès-verbaux qui peuvent être assortis de réserves. Ces réserves doivent pouvoir être levées à la date de l'expiration de la concession. Il est alors procédé à l'établissement contradictoire du procès-verbal de remise des ouvrages de la concession.

37.4. La société concessionnaire réalise les investissements prévus à l'annexe FL1 correspondant à la création ou à l'acquisition de biens, de nature mobilière, immobilière, corporelle ou incorporelle, nécessaires à la réalisation, l'exploitation, l'entretien et la maintenance d'un dispositif de péage en flux libre et dont la durée d'utilisation est supérieure à la durée de la concession.

Ces biens de retour reviennent à l'autorité concédante à la fin de la concession. A cette date, la société concessionnaire a droit à une indemnité correspondant à la valeur nette comptable des biens non totalement amortis à la date d'expiration de la concession, telle qu'évaluée à la date de publication du douzième avenant au présent cahier des charges, compte tenu de la nature des biens, de leur durée d'amortissement, du type d'amortissement utilisé et des usages de la profession. Le montant de cette indemnité, fixe, forfaitaire et net d'impôt, est égal à cinquante-cinq (55) millions d'euros hors taxes (valeur 31 août 2033).

Le versement du montant de cette indemnité, tel que fixé au paragraphe précédent et majoré, s'il y a lieu, de la TVA en vigueur à reverser au Trésor public, intervient au plus tard dans le mois qui suit de la date de fin de la concession, normale ou anticipée, prévue à l'article 36. Le versement de cette indemnité est effectué par l'Etat ou, pour son compte, par un tiers désigné par l'Etat. A cet effet, l'autorité concédante conclura avec le tiers et la société concessionnaire, préalablement au terme de la concession, une délégation imparfaite de paiement ne dérogeant pas aux dispositions de droit commun des articles 1336 et suivants du code civil, par laquelle l'Etat déléguera le tiers qu'il désignera en paiement, à la société concessionnaire, des sommes dues par l'Etat au titre du présent article.

La mise en œuvre des dispositions du présent article 37.4 est indépendante et ne préjuge pas du droit à indemnité de la société concessionnaire à d'autres titres.

### **Article 38 - Rachat de la concession**

38.1. A compter du 1er janvier 2013, 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 1er janvier de chaque année, moyennant un préavis d'un an dûment notifié à la société concessionnaire.

En cas de rachat, la société concessionnaire aura droit à une indemnité correspondant au préjudice subi par elle du fait de la résiliation et dont le montant net d'impôt dû au titre de sa perception et après prise en compte de toutes charges déductibles sera égal à la juste valeur de la concession reprise, estimée selon la méthode d'actualisation des flux de trésorerie disponibles, ces derniers étant pris après impôts.

Le versement du montant de rachat interviendra le 30 juin de l'année de 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 suivant la notification du préavis de douze mois prévu au premier paragraphe du présent article, 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 sont 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 prononcé du 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.

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

38.3. À compter de la date de rachat, l'Etat sera tenu, sauf en ce qui concerne les contrats de crédits, 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 – 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 paragraphes 39.2, 39.4, 39.7, 39.8 et 39.9 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 paragraphes 39.2, 39.4, 39.7 et 39.8 à 10 000 €. Il est appliqué à ce dernier montant un coefficient d'actualisation  $K_1$ , où  $K_1 = TP_n/TP_o$ ,  $TP_o$  étant la valeur pour le mois de février 2004 de l'index  $TP_{01}$  et  $TP_n$  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 paragraphe 39.1 ne pourra excéder 10 millions d'euros par an, actualisé au coefficient  $K_1$ .

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 paragraphes 39.2, 39.4 et 39.7 et, sous réserves des dispositions de l'article 25, au paragraphe 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 trente jours à compter de la date de mise en service telle que prévue à l'article 7.2.1, d'une pénalité journalière d'un montant de :

- 30 000 € pour les 120 premiers jours ;
- 60 000 € pour les 120 jours suivants ;
- 90 000 € pour les jours suivants.

Ce montant est affecté du coefficient  $K_2$ , où  $K_2 = TP_n/TP_o$ ,  $TP_o$  étant la valeur pour le mois de février 2004 de l'index  $TP_{01}$ , et  $TP_n$  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 paragraphe 39.2 ne pourra excéder 37 800 000€, actualisé au coefficient  $K_2$ .

39.3. Sans préjudice de l'application des dispositions du paragraphe 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 de mise en service 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 30 000 € 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 paragraphe 39.4, ne pourra pas excéder 9 millions d'euros actualisé sur l'index TP01.

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 du paragraphe 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 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 forme de tout autre mécanisme de garantie offrant des protections équivalentes pour l'Etat.

À défaut de la production de ladite garantie dans le délai prévu à l'alinéa précédent, le concédant pourra appliquer de plein droit une pénalité supplémentaire de 15 000 €, valeur février 2004, par jour de retard. Ce montant est actualisé sur l'index TP01.

39.7. En cas de non-respect par la société concessionnaire des dispositions résultant des articles 20 et 35 du présent cahier des charges, le concédant peut exiger de la société concessionnaire le versement, par jour de retard au-delà des dates de production des informations telles que prévues à l'article 35 ou, à défaut, de la date fixée par le concédant,

d'une pénalité journalière d'un montant de 10 000 € valeur février 2004, actualisée sur l'index TP01.

Ce montant est actualisé sur l'index TP01 par jour de retard calculé à compter de la date prévue au présent cahier des charges ou, à défaut, à compter de la date fixée par le concédant. Le montant cumulé, exprimé en valeur février 2004, versé au titre du présent paragraphe 39.7 ne pourra excéder 3 millions d'euros par an, actualisé sur l'index TP01.

39.8. Lorsque les objectifs de performance tels que définis à l'article 13.3 ne sont pas atteints en raison d'un manquement du concessionnaire au présent cahier des charges, le concédant adresse par lettre recommandée avec accusé de réception au concessionnaire le niveau des pénalités envisagées. Le concessionnaire dispose d'un délai de quinze jours ouvrés à compter de sa réception, pour adresser ses observations au concédant. Le concédant notifie au concessionnaire le montant des pénalités dues à l'expiration de ce délai.

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.

Le montant de la pénalité (P) au titre de l'année d'exploitation (n), associé à un indicateur de performance est exprimé comme suit :

$$P_n = 3\,500 \text{ €} * N * K_n$$

où N est le nombre d'unités de base de pénalités associés à chaque indicateur pour la période considérée. Les valeurs de N par indicateur sont fixées à l'annexe IPP ;

$$\text{où } K_n = I_n / I_0,$$

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

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

Le montant cumulé pour une année civile d'exploitation (n) des pénalités pour non-atteinte des objectifs de performance est plafonné par la valeur  $P_{maxn}$  définie comme suit :

$$P_{maxn} = 180\,000 \text{ €} * K_n$$

$$\text{où } K_n = I_n / I_0,$$

$K_n$  étant défini comme précédemment.

En cas de constat par le concédant d'une erreur substantielle ou répétée dans les résultats des mesures ou calculs des indicateurs fournis par le concessionnaire qui soit de nature à altérer l'interprétation qui pourrait être faite par le concédant sur la performance du concessionnaire, une pénalité supplémentaire est appliquée.

Cette pénalité supplémentaire, pouvant atteindre le quadruple des pénalités effectivement dues en application du présent paragraphe au titre des années d'exploitation considérées, est appliquée selon les modalités fixées aux deux premiers alinéas.

La pénalité supplémentaire et son calcul s'entendent en dehors de tout mécanisme de plafonnement.

En cas de non-respect d'un objectif de performance, si le concédant exige le versement d'une pénalité au titre du présent article 39.8, il ne peut exiger le versement d'une pénalité sur le fondement d'un autre dispositif de pénalités de l'article 39 pour l'indicateur ou l'objectif de performance concernés.

39.9. En cas de non-respect par la société concessionnaire de l'une des dates résultant de l'application de l'article 9.9 du présent cahier des charges, l'autorité concédante peut exiger de celle-ci, 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 journalière.

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 retard, ne peut, sauf cas d'urgence dûment motivé, être inférieur à trente jours, et tient compte, notamment, de la nature du retard 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 résultant de l'application de l'article 9.9 du présent cahier des charges. Le montant de la pénalité, par jour de retard, est fixé par la mise en demeure en fonction des conséquences du retard et des circonstances.

Le montant de la pénalité par jour de retard ne peut être supérieur à 7 500 € valeur juillet 2018. Ce montant est actualisé au TP01. Le montant cumulé exprimé en valeur juillet 2018 versé au titre du présent paragraphe 39.9 ne pourra excéder 1 350 000 €, actualisé au coefficient K2.

## **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'État. 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'État.

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'État 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.

## **TITRE VI - DISPOSITIONS DIVERSES**

### **Article 41 – Contrôle**

Le contrôle de la concession est assuré par les autorités et services désignés à cet effet par le ministre chargé de la voirie nationale.

Le personnel chargé de ce contrôle a, à tout moment, libre accès aux chantiers, aux ouvrages et aux bureaux de la société concessionnaire ainsi que de la société éventuellement chargée de l'exploitation.

### **Article 42 - Cession de la concession - Fusion**

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

La société concessionnaire ne pourra, sans l'accord préalable du concédant, participer, à quelque titre que ce soit, à une opération de fusion, absorption, apport, scission, dissolution sans liquidation ou toute autre opération de restructuration similaire susceptible de porter atteinte à sa capacité, notamment technique ou financière, de remplir les obligations mises à sa charge par le présent contrat de concession, en particulier aux termes de l'article 6.

En ce qui concerne l'autoroute A14, il est précisé que le contrat passé entre la SAPN et la Société de construction, d'exploitation et d'entretien A14 (SEA 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 pour la société concessionnaire de se conformer aux dispositions du présent article, elle encourt la déchéance de la concession.

#### **Article 43 - Emplois réservés**

La société concessionnaire réserve aux anciens militaires et à leurs ayants droit ainsi qu'aux travailleurs handicapés et assimilés un quota d'emplois conforme aux dispositions prévues par les lois et règlements en vigueur.

#### **Article 44 - Élection de domicile**

La société concessionnaire fait élection de domicile dans un département de la région parisienne ou dans un département dont le territoire est emprunté par l'autoroute.

A défaut, toute notification ou signification relative à la concession est valablement faite à la mairie de Paris.

#### **Article 45 - Jugement des contestations**

Les contestations qui s'élèveraient entre la société concessionnaire et l'Etat, au sujet de la présente concession, seront jugées par le tribunal administratif compétent.

#### **Article 46 - Frais de publication au Journal officiel et d'impression**

Les frais de publication et d'impression du présent cahier des charges et des pièces y annexées sont à la charge de la société concessionnaire.

#### **Article 47 - Annexes**

Les pièces suivantes sont annexées au cahier des charges et peuvent être consultées soit au siège social de la société concessionnaire soit aux archives centrales du ministère chargé de la voirie nationale.

Autoroute A13 et ses bretelles :

- 1 A. Plan de situation ;
- 2 A. Tracé, échangeurs, aires annexes, gares de péage ;
- 3 A. Sans objet ;
- 4 A. Profils en travers type ;
- 5 A. Sans objet ;
- 6 A. Sans objet ;
- 7 A. Rétablissement des routes nationales ;
- 8 A. Instructions applicables aux projets et dérogations.

Autoroute A14 :

- 1 B. Plan de situation ;
- 2 B. Tracé ;
- 3 B. Profils en long et contraintes de dénivelés ;
- 4 B. Profils en travers type ;
- 5 B. Schémas de principe des échangeurs et des bretelles de raccordement ;
- 6 B. Aires annexes, centres d'entretien et gares de péage ;
- 7 B. Rétablissement des routes nationales ;
- 8.1 B. Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
- 8.2 B. Instructions spécifiques complémentaires concernant les ouvrages souterrains ;
- 9 B. Plan de financement.

Autoroute A29 :

- 1 C. Plan de situation ;
- 2 C. Tracé ;
- 3 C. Contraintes de dénivelés ;
- 4 C. Profils en travers type ;
- 5 C. Schémas de principe des échangeurs et des bretelles de raccordement ;
- 6 C. Aires annexes, centres d'entretien et gares de péages ;
- 7 C. Rétablissement des routes nationales ;
- 8 C. Instructions applicables au projet ;

9 C. Plan de financement.

Autoroute A131 (Bretelle de Tancarville) :

- 1 D. Plan de situation ;
- 2 D. Tracé ;
- 3 D. Descriptif des aménagements ;
- 4 D. Sans objet ;
- 5 D. Sans objet ;
- 6 D. Sans objet ;
- 7 D. Sans objet ;
- 8 D. Sans objet ;
- 9 D. Plan de financement.

Bretelle de Louviers :

- 1 E. Plan de situation ;
- 2 E. Tracé ;
- 3 E. Contraintes de dénivelés ;
- 4 E. Profils en travers type ;
- 5 E. Schémas de principe des échangeurs et des bretelles de raccordement ;
- 6 E. Aires annexes, centres d'entretien et gares de péages ;
- 7 E. Rétablissement des routes nationales ;
- 8 E. Instructions applicables au projet ;
- 9 E. Plan de financement.

Autoroute A29 Sud :

- 1 F. Plan de situation ;
- 2 F. Tracé ;
- 3 F. Contraintes de dénivelés ;
- 4 F. Profils en travers type ;
- 5 F. Schémas de principe des échangeurs et des bretelles de raccordement ;
- 6 F. Aires annexes, centres d'entretien et gares de péages ;
- 7 F. Rétablissement des routes nationales ;
- 8 F. Instructions applicables au projet ;
- 9 F. Plan de financement.

Autoroute A13 : Barreau RN 13 (Frénouville) - A13 (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 A13 : 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.

Liste des opérations routières nationales bénéficiant d'une contribution de la SAPN au titre du plan routier d'accueil du tunnel sous la Manche : annexe Y.

Instructions applicables aux aménagements complémentaires sur autoroutes en service : annexe Z.

Instructions applicables aux opérations de l'annexe PRA 1 : annexe Z1.

Instructions applicables aux opérations de l'annexe PIA 1 : annexe Z2.

Instructions applicables à l'opération de l'annexe FL1 : annexe Z3.

Instructions applicables aux opérations de l'annexe CP1 : annexe Z4.

PR 1 : plan de relance 1 ;

PR 2 : plan de relance 2.

A13 Élargissement Pont L'Évêque / Dozulé :

- 1 Plan de situation ;
- 2A Tracé de l'autoroute ;
- 4A bis Profil en travers type ;
- 7A bis Rétablissements de communication ;
- 8 Instructions applicables au projet ;
- 9 Plan de financement ;
- 10 Planning prévisionnel.

A13 construction d'un troisième viaduc à Guerville :

- 1 Plan de situation ;
- 2 Vue en plan ;
- 3 Profils en long ;
- 4 Profils en travers ;
- 5 Schéma de principes des échangeurs et des bretelles de raccordement ;
- 6 Gares de péage ;
- 7 Rétablissements des voies de communication ;
- 8 Instructions applicables au projet ;
- 9 Plan de financement ;
- 10 Planning prévisionnel.

Autoroute A131 (Bretelle de Tancarville), modification des annexes suivantes :

- 1D Plan de situation ;
- 2D Tracé en plan.

Echéanciers d'investissements des opérations pour l'application de l'article 7.5 du cahier des charges : annexe W

Echéanciers d'investissements des opérations pour l'application de l'article 7.6 du cahier des charges : annexe W bis

Echéancier pour l'application de l'article 7.7 : annexe W bis2

Echéancier pour l'application de l'article 7.8 : annexe W bis3

Echéancier pour l'application de l'article 7.9 : Annexe W bis 4 ;

Valeurs de XCN relatives à l'application de l'article 25.10 : annexe W ter

Taux de hausse du tarif kilométrique moyen applicable aux véhicules de la classe 1 relative à l'application de l'article 36.2 : annexe Wquater

- Annexe CP 1 relative aux opérations objet du 13<sup>e</sup> avenant ;
- Annexe CP 2 relative aux modalités de suivi du 13<sup>e</sup> avenant ;
- Annexe CP.01 : Fiche relative aux Études élargissement 2x3 voies A13 – sections Bourneville-Beuzeville et Dozulé-Mondeville ;
- Annexe CP.02 : Fiche relative à l'opération Parkings Poids lourds ;
- Annexe CP.03 : Fiche relative à l'opération Voie Réservée A13 Epône-Orgeval (sens 2) ;
- Annexe CP.04 : Fiche relative à l'opération A13 Viaduc de Oissel – protection de la ressource en eau ;
- Annexe CP.05 : Fiche relative à l'opération Parkings covoiturage ;
- Annexe CP.06 : Fiche relative à l'opération A29 diffuseur n°5 ;

Annexe EMP relative à l'entretien et la maintenance du patrimoine ;

Annexe BEFC relative au bon état d'entretien des biens de retour à l'expiration de la concession ;

Annexes relatives aux indicateurs de performance

- Annexe IPP : calcul des pénalités applicables ;
- Annexe IP 0 : état structurel des chaussées (ISTRU) ;
- Annexe IP 1 : état de surface des chaussées ;
- Annexe IP 2 : état structurel des ouvrages de franchissements ;
- Annexe IP 3a : portance des ouvrages d'art ;
- Annexe IP 3b : hauteur libre des ouvrages d'art ;
- Annexe IP 4 : sécurité sur ouvrage d'art ;
- Annexe IP 5 : qualité des aires de repos ;
- Annexe IP 6 : surveillance du réseau ;
- Annexe IP 7 : délais de signalement d'un événement grave par radio et panneaux à messages variables ;
- Annexe IP 8 : délais de dépannage ;
- Annexe IP 9 : gestion de la viabilité hivernale ;
- Annexe IP 10 : délais de réponse aux sollicitations d'utilisateurs ;

Annexes relatives aux indicateurs de suivi

- Annexe IS 1bis : état visuel des chaussées annexes ;

- Annexe IS 2 : délais d'intervention ;
- Annexe IS 3 : délais d'attente au péage ;
- Annexe IS 4 : délais de décroché au péage ;

Annexe IST relative aux indicateurs statistiques ;

Annexe PRA 1 : Programme de travaux du plan de relance autoroutier

Annexe PR A2 : Suivi des travaux du plan de relance autoroutier

Annexe PIA 1 : Programme de travaux du plan d'investissement autoroutier (opérations du contrat de plan 2017-2021)

Annexe FL1 : Programme de travaux du déploiement du dispositif de péage en flux libre

Annexe FL1 bis : plans détaillés du programme de l'annexe FL1

Annexe FL2 : Suivi de la perception du péage au moyen d'un dispositif de péage en flux libre

## ANNEXE X

### DONNÉES ÉVÉNEMENTIELLES LIÉES À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Contenu		Sources	Délais et périodicité de fourniture	Objectif de diffusion
Evénements trafic	Bouchons Ralentissements	SCA - CIGT Gendarmerie Police	En temps réel	Diffuser les événements perturbants
Accidents	Accidents	SCA- CIGT Gendarmerie Police	En temps réel	Diffuser tous les accidents sans restriction
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 avec restriction en fonction du contexte
Travaux	Chantiers non courants avec gêne importante	SCA - 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	SCA - 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	SCA - 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	SCA - CIGT	En temps réel si détecté	Diffusion sans restriction
Conditions de circulation	Si disponibles : - Indicateur de trafic (traficolor) - Temps de parcours - Comptages - ...	SCA - CIGT	En temps réel	Diffusion sans restriction

**ANNEXE W**  
**ECHÉANCIERS D'INVESTISSEMENTS DES OPÉRATIONS POUR L'APPLICATION DE**  
**L'ARTICLE 7.5 DU CAHIER DES CHARGES**

Par exception à l'article 7.5, l'annexe W est sans objet pour le contrat d'entreprise 2004-2008.

**ANNEXE WBIS - ECHEANCIERS D'INVESTISSEMENTS DES OPERATIONS**  
**POUR L'APPLICATION DE L'ARTICLE 7.6 DU CAHIER DES CHARGES**

En M€ HT valeur juillet 2012	Total	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Elargissement A13	163		3,3	8,2	32,5	65,2	53,8
Viaducs de Guerville	47	0,5	1,5	4,7	11,9	14,2	14,2
Autres opérations	23,8	8,2	4,1	3,1	3,5	3,9	1,0
Montant de référence	233,8	8,7	8,9	16,0	47,9	83,3	69,0

Pour effectuer le calcul en euros courants, conformément au paragraphe b de l'article 7.6, le coefficient d'actualisation utilisé est le TP01.

Un montant de 25 M€ HT (en VAN 2021), affecté au financement des investissements prévus à l'article 9.9, est à déduire du montant de l'avantage financier calculé avec les échéanciers recalés définitifs.

Un montant de 4,7 M€ HT (en VAN 2021), affecté au financement des investissements prévus à l'article 9.10, est à déduire du montant de l'avantage financier calculé avec les échéanciers recalés définitifs.

**Annexe W bis.2 : Echancier pour l'application de l'article 7.7 du cahier des charges**

1. Opération nécessitant l'obtention d'une déclaration d'utilité publique

En millions d'euros HT valeur juin 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
A13 - Complément diffuseur d'Heudebouville	0,18	0,72	0,90	3,15	3,60	0,45

2. Autres opérations

En millions d'euros HT valeur juin 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Programme de réalisation de parkings de covoiturage (provision)	0,05	0,19	0,96	1,20	-	-	-
Programme d'amélioration de la protection de la ressource en eau (6 sites)	0,77	4,62	5,39	4,62	-	-	-

Pour effectuer le calcul en euros courants conformément au paragraphe *b)* de l'article 7.7, le coefficient d'actualisation utilisé est le TP01.

**Annexe W bis.3 : Echancier pour l'application de l'article 7.8 du cahier des charges**

En millions d'euros HT valeur juillet 2018	2021	2022	2023	2024	2025
Déploiement d'un dispositif de péage en flux libre	11,7	18,0	15,3	17,8	7,4

Annexe W bis.4 - Echéanciers d'investissement des opérations pour l'application de l'article 7.9 du cahier des charges :

En millions d'euros HT valeur janvier 2020		2022	2023	2024	2025	2026	2027
CP.01	Études A13 élargissement 2x3 voies – sections Bourneville-Beuzeville et Dozulé-Mondeville	0,10	0,10	0,66	0,76	0,77	1,53
CP.02	Parkings Poids lourds	0,05	1,20	1,40	1,40	0,49	
CP.03	Voie Réservée A13 Epône-Orgeval (sens 2)	0,08	0,30	1,00	7,85	7,85	4,62
CP.04	A13 Viaduc d'Oissel – protection de la ressource en eau	1,49	0,20				
CP.05	Parkings covoiturage	0,05	0,40	0,40	0,36		
CP.06	A29 diffuseur n°5		0,24	0,73	1,70	2,18	

Pour effectuer le calcul en euros courants conformément au paragraphe b) de l'article 7.9, le coefficient d'actualisation utilisé est le TP01.

**Annexe W ter - Valeurs de XCN relatives à l'application de l'article 25.10**

	Valeur pour l'année 2030 (mise à jour à l'occasion du 13 <sup>e</sup> avenant)	Valeur pour l'année 2031 (mise à jour à l'occasion du 13 <sup>e</sup> avenant)	Valeur pour l'année 2032 (mise à jour à l'occasion du 13 <sup>e</sup> avenant)
Valeur de XCN (M€ HT)	525	536	547

Ces valeurs seront revues à l'occasion de tout avenant, postérieur au dixième avenant, modifiant le périmètre de la concession ou les règles d'évolution des tarifs ainsi qu'à échéance triennale à compter de la mise en service de la perception du péage en flux libre pour l'ensemble des sites visés à l'annexe FL1.

**Annexe W quater – Taux de hausse du tarif kilométrique moyen applicable aux véhicules de la classe 1 relatifs à l'application de l'article 36.2**

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015-2033
100 % x I + 0,74 %	100 % x I + 0,74 %	100% x I + 0,74%	100% x I + 0,6 %	100 % x I + 0,6 %	70 % x I				

Où I est égal au taux d'évolution de l'indice des prix à la consommation, hors tabac, ensemble des ménages, France entière, constaté entre les mois d'octobre des années n-2 et n-1 de l'année n considérée.

### Annexe PRA 1 - Programme de travaux du plan de relance autoroutier

Dans le cadre du dixième avenant au cahier des charges de la concession, la société concessionnaire s'engage à réaliser les travaux suivants :

Projet	Montant (M€ HT juillet 2012)	Dates de mise en service (mois)
Echangeur de Pont l'Evêque – Bretelle de Lisieux (14)	6,9	12 mois après la date d'entrée en vigueur du dixième avenant
Diffuseur des Graviers (78) (abandonnée)	12,9	
Diffuseur de Maison Brûlée (76)	4,0	16 mois après la date d'entrée en vigueur du dixième avenant
Desserte de Pont Audemer (27)	9,9	36 mois après la date la plus tardive de publication des deux déclarations d'utilité publique
Reconstruction des viaducs de Guerville	47	50 mois après la déclaration d'utilité publique
Elargissement A13 Pont l'Évêque – Dozulé	163	58 mois après la date d'entrée en vigueur du dixième avenant
Opérations A14 (sécurisation des tunnels et diffuseur de Chambourcy – variante du vieux chemin de Mantes)	6,8	18 mois après la date d'entrée en vigueur du dixième avenant
Complément diffuseur de la Haie Tondué	3	36 mois après la déclaration d'utilité publique

Les deux projets suivants ont fait l'objet d'un accord de financement des collectivités concernées de la manière suivante :

- Diffuseur des Graviers (78) : par un protocole signé le 30 janvier 2012, la Communauté d'Agglomération de Mantes-en-Yvelines (CAMY) s'est engagée à verser 3M € HT (valeur juin 2011) à SAPN au titre de la réalisation du projet. Par ailleurs, la CAMY et le Conseil Général des Yvelines se chargent à parité des acquisitions foncières nécessaires à la création de l'échangeur. Par courrier du 23 février 2017, les collectivités susmentionnées ont renoncé au protocole d'accord relatif au financement de ce projet. Cette opération étant abandonnée, le

montant figurant dans la présente annexe et indexé à l'indice TP01 (soit 14,6 M€ courants) est affecté au financement des investissements mentionnés à l'annexe FL1.

- Desserte de Pont Audemer (27) : par une convention signée le 30 avril 2009, le Département de l'Eure et la Région Haute-Normandie se sont engagés à verser 8 M€ HT (valeur avril 2006) à SAPN au titre de la réalisation du programme.

La réalisation du projet de complément diffuseur de la Haie Tondue suppose la confirmation de la participation des collectivités à hauteur de 3 M€ (valeur juillet 2012). Un an après la date d'entrée en vigueur du dixième avenant, à défaut de participation, l'Etat et la société concessionnaire conviennent des mesures à prendre.

## **Annexe PRA 2 - Suivi des travaux du plan de relance autoroutier**

Le rapport de suivi des opérations du « plan de relance autoroutier » prévu à l'article 9 ter est constitué des éléments suivants :

### 1 Fiche de synthèse sur l'avancement du PRA :

- Carte des opérations ;
- Planning global de l'ensemble des opérations, avec le cas échéant la distinction entre le planning initial et un planning recalé ;
- Ventilation par opération du montant global des dépenses constatées tel que mentionné à l'article 7.6.

### 2 Fiche détaillée par opération :

#### a. Présentation de l'opération

- Nature de l'opération (notamment au regard de la nomenclature de l'annexe PRA 1) ;
- Localisation précise ;
- Description de l'opération, au besoin avec des schémas d'ensemble ;
- Planning initial de l'opération.

#### b. État d'avancement

- Détail des procédures, des études et des travaux ;
- Planning recalé, le cas échéant.

#### c. Faits marquants depuis le rapport précédent

- d. Décisions ou avis attendus
- e. Risques identifiés et mesures correctives apportées
- f. Illustrations des travaux, le cas échéant

**Annexe PIA 1 : Programme de travaux du plan d'investissement autoroutier (opérations du contrat de plan 2017-2021)**

Les ouvrages listés dans les tableaux ci-dessous intègrent l'assiette de la concession dès leur mise en service.

Dans le cadre du onzième avenant à la convention de concession, la société concessionnaire s'engage à réaliser les travaux suivants :

1. Opérations nécessitant l'obtention d'une déclaration d'utilité publique

Nature	Opération	Date prévisionnelle d'entrée en vigueur de la DUP	Date de mise en service	Coût de construction de l'opération (M€HT valeur juin 2016)	Montant compensé pris en compte pour le e de l'article 7.7 (M€HT valeur 2016)(*)	Subvention des collectivités territoriales (M€HT valeur janvier 2016)
DIFFUSEUR	Complément diffuseur d'Heudebouville	24 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la publication du décret approuvant le 11 <sup>e</sup> avenant à la convention de concession et la signature de la dernière convention de financement avec les collectivités locales co-financeurs	36 mois après la déclaration d'utilité publique	13,00	2,16	4,00

(\*) Les valeurs indiquées correspondent à des flux de trésorerie après impôt.

## 2. Autres opérations

Nature	Opération	Date de mise en service	Coût de construction de l'opération (M€HT valeur juin 2016)	Montant compensé pris en compte pour le e de l'article 7.7 (M€HT valeur 2016)(*)	Subvention des collectivités territoriales (M€HT valeur janvier 2016)
AMENAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX	Programme de réalisation de parkings de covoiturage (provision)	sans objet	2,40	1,89	Selon les modalités prévues à l'annexe PIA2
	Programme d'amélioration de la protection de la ressource en eau (6 sites)	48 mois après la date d'entrée en vigueur du 11 <sup>e</sup> avenant	15,40	12,00	-

(\*) Les valeurs indiquées correspondent à des flux de trésorerie après impôt.

### **Annexe PIA 2 : Programme de réalisation de parkings de covoiturage**

## ANNEXE FL1 : programme de travaux du déploiement du dispositif de péage en flux libre

### 1. LISTE DES BPV, ECHANGEURS ET DIFFUSEURS CONCERNES

Site	Autoroute	Type
Montesson	A14	BPV
Chambourcy		Diffuseur
Buchelay	A13	BPV
Heudebouville		BPV et demi-diffuseur (vers Paris)
Bourg Achard		Diffuseur
Bourneville		Diffuseur
Toutainville		Demi-diffuseur
Beuzeville		BPV et diffuseur
Dozulé		BPV et diffuseur
Troarn		Diffuseur
Incarville (A13-A154)	A154	Echangeur
Bourneville (A13-A131)	A131	Echangeur
Quetteville (A13-A29)	A29 Sud	Echangeur
Cagny (A13- A813)	A813	Echangeur

### 2. Dates contractuelles

- La perception du péage par un dispositif de péage en flux libre est mise en service sur 2 sites à la date la plus tardive des deux dates entre :
  - o 30 mois après la date d'entrée en vigueur du douzième avenant ; et
  - o 12 mois après la notification des autorisations portant les évaluations environnementales requises, le cas échéant.
- La perception du péage par un dispositif de péage en flux libre est mise en service sur l'ensemble des sites à la plus tardive des trois dates entre :
  - o La date de mise en service des deux premiers sites + 6 mois ;
  - o 36 mois après la date d'entrée en vigueur du douzième avenant ; et
  - o 12 mois après la notification des autorisations portant les évaluations environnementales requises, le cas échéant.
- La circulation est rétablie dans l'axe de la section courante pour 10 sites sur 14 à la plus tardive des deux dates entre :
  - o La date de mise en service effective de l'ensemble des sites + 24 mois, et
  - o 57 mois après la date d'entrée en vigueur du douzième avenant.
- La circulation est rétablie dans l'axe de la section courante pour l'ensemble des sites à la plus tardive des deux dates entre :
  - o La date de mise en service effective de l'ensemble des sites + 30 mois, et
  - o 63 mois après la date d'entrée en vigueur du douzième avenant.

### 3. MONTANT DE L'OPERATION

	Montant des travaux (M€ HT juillet 2018)
Mise à péage flux libre des autoroutes A13 et A14	122,1

### 4. Perception du péage en flux libre – Parcours client

- Le parcours client des usagers du dispositif de péage en flux libre devra respecter la réglementation en vigueur, notamment celle relative aux moyens de paiement et celle relative au non-paiement du péage ;
- Le paiement du péage est possible jusqu'à l'expiration du délai de post-paiement fixé dans le règlement d'exploitation des autoroutes concédées à SAPN.

Pour cela des moyens de paiement dématérialisés et physiques sur ou à proximité de l'axe seront mis en œuvre.

Un système d'alerte via abonnement dans le respect du RGPD sera mis en place pour informer les usagers inscrits de passages non réglés.

Des campagnes d'information à destination des usagers pour assurer la bonne compréhension des modalités de paiement seront régulièrement mise en œuvre.

## Annexe CP 1 : opérations objet du 13<sup>e</sup> avenant

Les ouvrages et aménagements construits dans le cadre des opérations listées, à l'exception des parkings de covoiturage lorsqu'ils sont réalisés en dehors de l'assiette de la concession, dans le tableau ci-dessous intègrent l'assiette de la concession dès leur mise en service.

Dans le cadre du treizième avenant à la convention de concession, la société concessionnaire s'engage à réaliser les travaux suivants :

Référence	Opération	Date de mise en service*	Coût de construction (M€ HT - valeur janvier 2020)	Montant pris en compte pour l'application du e) de l'article 7.9 (M€ HT - VAN 2022) **
CP.01	Études A13 élargissement 2x3 voies – sections Bourneville-Beuzeville et Dozulé-Mondeville	66 mois à compter de l'entrée en vigueur du 13 <sup>ème</sup> avenant	3,92	3,39
CP.02	Parkings Poids lourds	52 mois à compter de l'entrée en vigueur du 13 <sup>ème</sup> avenant	4,50	4,57
CP.03	Voie Réservée A13 Epône-Orgeval (sens 2)	54 mois à compter de l'entrée en vigueur du 13 <sup>ème</sup> avenant 54 mois à compter de la date d'approbation du Schéma Directeur des Voies Réservées en Ile de France	21,70	18,97
CP.04	A13 Viaduc d'Oissel – protection de la ressource en eau	12 mois à compter de l'entrée en vigueur du 13 <sup>ème</sup> avenant	1,69	1,65
CP.05	Parkings covoiturage	Pour chacun des sites : 24 mois à compter de la signature de la convention avec la collectivité concernée 24 mois à compter de la notification de la dernière autorisation du projet	1,21	1,22
CP.06	A29 diffuseur n°5	Sans objet	4,85	4,25

\* Lorsque plusieurs dates sont indiquées, la plus tardive est prise en compte.

\*\* Les valeurs indiquées correspondent à des flux de trésorerie après impôt.

(1) Des parkings de covoiturage sont réalisés sur l'ensemble du réseau de la société SAPN, dans la limite d'un coût estimatif maximal fixé à 1,21 M€ (HT, valeur janvier 2020). Ce coût estimatif maximal n'intègre pas les financements des collectivités territoriales. Un suivi financier de l'opération

est réalisé dans les conditions de l'article 7.9. Pour ce faire, un coût moyen de 9 100 € (HT, valeur janvier 2020) par place est utilisé pour les sites de rang 1 et 8 400 € (HT, valeur janvier 2020) par place pour les sites de rang 2.

## Annexe CP 2

### Suivi des travaux objet du 13<sup>e</sup> avenant

Le rapport détaillé d'exécution des opérations objet du 13<sup>e</sup> avenant prévu à l'article 9 *quater* est constitué des éléments suivants :

- a. Présentation de l'opération
  - i. Nature de l'opération
  - ii. Localisation précise
  - iii. Description de l'opération, au besoin avec des schémas d'ensemble
  - iv. Planning initial de l'opération
- b. Etat d'avancement
  - i. Détail des procédures, des études et des travaux
  - ii. Planning recalé, le cas échéant
- c. Faits marquants depuis le rapport précédent
- d. Décisions ou avis attendus
- e. Risques identifiés et mesures correctrices apportées
- f. Illustrations des travaux, le cas échéant