

**Convention passée entre l'État et la société
APRR 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.

Pour ce qui concerne la société APRR, 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 : fca1.dmr.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 19 août 1986 approuvant la convention passée entre l'Etat et la Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes

http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000871803

Décret du 25 mars 1991 approuvant le 1^{er} avenant

http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000352205

Décret du 12 avril 1991 approuvant le 2^{ème} avenant

http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000159914

Décret du 14 mai 1991 approuvant le 3^{ème} avenant

http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000526521

Décret du 31 mars 1992 approuvant le 4^{ème} avenant

http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000539308

Décret du 29 septembre 1994 approuvant le 5^{ème} avenant

http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000732982

Décret du 4 janvier 1996 approuvant le 6^{ème} avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000537960

Décret du 26 décembre 1997 approuvant le 7^{ème} avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000753011

Décret du 29 décembre 1997 approuvant le 8^{ème} avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000567914

Décret du 30 décembre 2000 approuvant le 9^{ème} avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000587662

Décret du 30 novembre 2001 approuvant le 10^{ème} avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000395967

Décret du 5 novembre 2004 approuvant le 11^{ème} avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000806516

Décret du 11 mai 2007 approuvant le 12^{ème} avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000428204

Décret du 5 janvier 2011 approuvant le 13^{ème} avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000023375399

Décret du 28 janvier 2011 approuvant le 14^{ème} avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000023491770

Décret du 24 janvier 2014 approuvant le 15^{ème} avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000028510870

Décret du 21 août 2015 approuvant le 16^{ème} avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000031074777

Décret du 29 janvier 2016 approuvant le 17^{ème} avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000031941088

Décret du 6 novembre 2018 approuvant le 18^{ème} avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000037582139

Décret du 31 janvier 2023 approuvant le 19^{ème} avenant
<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000047074441>

CONVENTION DE CONCESSION

Article 1^{er}

Sous réserve des dispositions des actes administratifs intervenus ou à intervenir portant déclaration d'utilité publique ou classement dans le domaine autoroutier, et dans les conditions définies par la présente convention et le cahier des charges annexé, l'Etat concède à la Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône (S.A.P.R.R.), qui accepte, la construction, l'entretien et l'exploitation des autoroutes ou sections d'autoroutes et ouvrages suivants, y compris les ouvrages et installations annexes :

1. La section de l'autoroute du Soleil (A 6), comprise entre l'échangeur de la RN104 Est et Limonest, d'une longueur de 416 kilomètres environ.
2. L'autoroute Beaune - Toul (A 31), d'une longueur de 236 kilomètres environ, y compris la bretelle comprise entre Dijon et Gevrey-Chambertin, d'une longueur de 3 kilomètres environ.
3. La section de l'autoroute "La Comtoise" (A 36), comprise entre l'autoroute A 31 (ex-A 37), près de Beaune, et Mulhouse-Lutterbach, d'une longueur de 215 kilomètres environ.
4. L'autoroute A 39, comprise entre Dijon (rocade Est) et Bourg-en-Bresse (raccordement à l'autoroute A 40), d'une longueur de 145 kilomètres environ, complétée par une bretelle de raccordement de l'autoroute A 39 à la R.N. 83, dite antenne de Poligny, d'une longueur de 5 kilomètres environ.
5. La section de l'autoroute A 40, comprise entre l'autoroute du Soleil (A 6 au Nord de Mâcon) et Châtillon-en-Michaille, d'une longueur de 105 kilomètres environ, complétée par une antenne de raccordement de l'autoroute A 40 à l'autoroute A6 et à la RN 79 au Sud de Mâcon, dénommée A 406, d'une longueur de 11 kilomètres environ.
6. L'autoroute A 42, comprise entre Lyon (Neyron) et le raccordement à l'autoroute A 40 à Pont-d'Ain, d'une longueur de 50 kilomètres environ.
7. La section de l'autoroute A 46, comprise entre Anse (A 6) et Neyron (A 42), d'une longueur de 25 kilomètres environ complétée par un barreau de raccordement de l'autoroute A 46 à l'autoroute A 6 d'une longueur de 4 kilomètres environ.
8. La section de l'autoroute A 5, comprise entre Troyes-Est (bifurcation A 5/A 26) et la rocade interdépartementale des villes nouvelles (F6) (nœud de la Justice), d'une longueur de 145 kilomètres environ, complétée au Nord de Melun par une antenne de raccordement de l'autoroute A 5 à la rocade interdépartementale des villes nouvelles (nœud de Val-Ganisse), d'une part, et à la RD 1605, d'autre part, dite section A 105 (ex-A 5 b), d'une longueur de 12 kilomètres environ.
9. La section de l'autoroute A 5 (ex-A 26), comprise entre Troyes-Est et Langres, d'une longueur de 91 kilomètres environ.
10. La section de l'autoroute A 26, comprise entre Troyes-Est et Troyes-Nord, d'une longueur de 22 kilomètres environ.
11. La section de l'autoroute A 71, comprise entre le diffuseur de Bourges (RN 151) et l'échangeur de Clermont-Ferrand-Est (A 711), d'une longueur de 192 kilomètres environ, y

compris la bretelle de raccordement du diffuseur de Clermont-Nord à la RD 2109, dénommée A 710, la bretelle de raccordement de Montluçon-Bizeneuille à la RD 2144, dénommée A 714, d'une longueur de 10 kilomètres environ, et la bretelle de raccordement de Montmarault à la RN 79, d'une longueur de 4,5 kilomètres environ.

12. Les aires de service des Lisses-Villabé (département de l'Essonne) et de Paisy (commune de Dardilly, département du Rhône), situées sur des sections non concédées de l'autoroute du Soleil (A 6). Les aires de service de Dommartin-lès-Toul (département de Meurthe-et-Moselle), situées sur la section non concédée de l'autoroute A 31.
13. La section Courtenay - Sens de l'autoroute A 19 (ex-A 160), d'une longueur de 30 kilomètres environ, comprise entre les autoroutes A 6 et A 5.
14. L'extrémité est de l'autoroute A 89 Balbigny – Lyon, dont la liaison A 89 – A 6 entre La Tour de Salvagny et Limonest, d'une longueur de 6 kilomètres environ.
15. L'autoroute A 432, comprise entre Les Echets (A 46) et le sud de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry, d'une longueur de 34 km environ.
16. L'autoroute A 77 (ex-A 67), comprise entre Rosiers (A 6) et Cosne-Cours-sur-Loire (RN 7), d'une longueur de 100 kilomètres environ.
17. L'antenne autoroutière de Gannat A 719, de l'autoroute A 71 jusqu'à la RN 209 à Bellerive-sur-Allier, d'une longueur de 22 km environ.
18. L'antenne autoroutière d'Oyonnax, de l'autoroute A 40 jusqu'au Nord d'Oyonnax, d'une longueur de 21 kilomètres environ.
19. La section de l'autoroute A 75 en continuité de l'autoroute A71, comprise entre le diffuseur de Clermont-Ferrand-Est (A 711) et le diffuseur de La Jonchère (RD 213), d'une longueur de 11 kilomètres environ.
20. Le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines et ses routes d'accès.

Les sections et ouvrages suivants sont construits par l'Etat et remis au concessionnaire :

- a) la déviation autoroutière de la route nationale 6 à Villefranche et Anse, d'une longueur de 11 kilomètres environ ;
- b) la section Montbéliard - Belfort-Sud de l'autoroute "La Comtoise" (A 36), d'une longueur de 15 kilomètres ;
- c) la section Lyon (Neyron) - Dagneux (R.N. 84) de l'autoroute A 42, d'une longueur de 13,5 kilomètres ;
- d) le diffuseur de Voujeaucourt, situé sur l'autoroute "La Comtoise" (A 36) ;
- e) la section de l'autoroute A 71 comprise entre le diffuseur de Clermont-Ferrand-Nord et l'échangeur de Clermont-Ferrand-Est (A 711), d'une longueur de 3,5 kilomètres environ ;

- f) la section de l'autoroute A 40 comprise entre la route nationale 6 (y compris l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée Paris - Lyon) et le diffuseur de Replonges, d'une longueur de 5,5 kilomètres environ ;
- g) la section de l'autoroute A 46, comprise entre le diffuseur de Rillieux (C.D. 71) et Neyron (raccordement A 42), d'une longueur de 3 kilomètres environ ;
- h) la déviation de la route nationale n°5 comprise entre la rocade Est de Dijon et Crimolois, d'une longueur de 5,5 kilomètres ;
- i) la section de la RN 145 comprise entre A 71 et l'échangeur avec la RN 144 d'une longueur de 10 km environ ;
- j) le contournement Ouest d'Oyonnax, compris entre le diffuseur d'Oyonnax-Sud (R.D. 111) et Arbent, d'une longueur de 7 kilomètres environ ;
- k) la section de l'autoroute A 75 en continuité de l'autoroute A 71, comprise entre le diffuseur de Clermont-Ferrand-Est (A 711) et le diffuseur de La Jonchère (RD 213), jusqu'au passage supérieur de la RD 786 (tympan *sud*), d'une longueur de 11 kilomètres environ ;
- l) la section de la RN 79, comprise entre le diffuseur de la RD 906 au sud de Mâcon et le diffuseur de Charnay-lès-Mâcon (passage supérieur du chemin de Balme tympan *ouest*), d'une longueur de 2 kilomètres environ ;
- m) la section de la RN79 comprise entre le giratoire d'entrée à Montmarault et le passage supérieur de la voie communale du Grand Champ (tympan *est*) ;
- n) la section de l'autoroute A6 comprise entre le diffuseur de la RN 37 et l'échangeur de la RN 104 Est ;
- o) la section de l'autoroute A105 comprise entre le diffuseur de la RD 82 et le diffuseur de la RD 1605.

Les ouvrages suivants sont également remis à la société concessionnaire par l'Etat :

- le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, d'une longueur de 7 kilomètres environ, la route d'accès à la tête côté ouest du tunnel, d'une longueur de 3,4 kilomètres environ, et la route d'accès côté est, d'une longueur de 0,9 kilomètre environ.

Article 2

La société concessionnaire s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, 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 techniques annexés.

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 s'engage, dans les conditions définies ci-après :

- a) A remettre à la société concessionnaire la section Montbéliard - Belfort-Sud de l'autoroute "La Comtoise" pour entretien et exploitation par ses soins, lorsque la société mettra elle-même en service la section Belfort-Sud - Belfort-Centre.
- b) A remettre à la société concessionnaire la section Lyon (Neyron) - Dagneux de l'autoroute A 42, pour entretien et exploitation par ses soins, dès sa mise en service qui interviendra au plus tard à la mise en service de la section Dagneux - Chazey.
- c) A mettre en œuvre les moyens nécessaires pour remettre à la société concessionnaire la section Clermont-Ferrand-Nord - Clermont-Ferrand-Est de l'autoroute A 71, pour entretien et exploitation par ses soins, lorsque la société mettra elle-même en service la section Montmarault - Clermont-Ferrand-Nord.
- c *bis*) A réaliser un accès de l'autoroute A 71 vers le Sud (R.N. 9) à la mise en service de la section Clermont-Ferrand-Nord - Clermont-Ferrand-Est.
- d) A remettre à la société concessionnaire le diffuseur de Voujeaucourt, situé sur l'autoroute "La Comtoise" (A 36), pour entretien et exploitation par ses soins, dès sa mise en service.
- e) A réaliser un débouché de l'autoroute A 42 vers Lyon. Ce débouché sera mis en service au plus tard à la mise en service de la section Dagneux - Chazey de l'autoroute A 42.
- f) A avoir à réaliser la seconde chaussée de l'autoroute A 40, entre Feillens et Replonges, au plus tard à la mise en service de la section comprise entre Replonges et Bourg-Nord.
- g) Sans objet.
- h) A faire réaliser la liaison Orléans - Bourges, de l'autoroute A 71, au plus tard à la mise en service de la totalité de la liaison Bourges - Clermont-Ferrand de la même autoroute.
- i) A faire réaliser le tronçon de la rocade Sud de Bourges, entre le diffuseur de Bourges et la route nationale 151, au plus tard à la mise en service dudit diffuseur.
- j) A remettre à la société concessionnaire la section de la RN 145 comprise entre A 71 et l'échangeur avec la RN 144.

3.3. 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 :

- des terrains acquis et des ouvrages réalisés par lui ;
- des avances en espèces définies à l'article 23 du cahier des charges ; ces avances seront remboursées dans les conditions fixées au cahier des charges ;
- de sa garantie au service des emprunts émis par la société concessionnaire.

Article 5

La société concessionnaire est autorisée à percevoir des péages sur l'autoroute et dans le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines et ses routes d'accès concédées, ainsi que des redevances pour installations annexes selon les modalités définies par le cahier des charges.

Article 6

Les avances d'équilibre accordées par l'Etat à la société concessionnaire, conformément à l'article 4 de la loi n° 55-435 du 18 avril 1955, modifiée, sont remboursées dans les conditions définies par l'article 23 du cahier des charges.

Article 7

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

A la date de cette entrée en vigueur, la convention de concession et le cahier des charges annexé, en date du 25 août 1978, ainsi que leurs avenants cesseront d'être en vigueur.

A la date d'entrée en vigueur du 17^{ème} avenant à la présente convention, la convention de concession du 5 mars 1981 relative à la concession du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, modifiée par l'avenant du 11 mai 2009, et le cahier des charges annexé deviendront sans objet et par suite cesseront d'être en vigueur.

Sous réserve des modifications apportées par le cahier des charges joint à la présente convention, les pièces A à G et 1 à 9 jointes au cahier des charges annexé à la convention passée le 25 août 1978 et modifiée par avenant le 13 février 1981 entre l'Etat et la Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône resteront annexées au cahier des charges joint à la présente convention.

Sont également annexées au cahier des charges joint à la présente convention :

- les annexes modifiées 4.a, 5.a, 5.3.a, 6.a et 8.a concernant les autoroutes A 26 Troyes - Semoutiers, A 31 Gemeaux - Gevrey-Chambertin, A 40 Mâcon - Bourg-Nord, A 42 Chazey - Pont-d'Ain ;
- les annexes I à IX relatives à l'autoroute A 71 Bourges - Clermont-Ferrand ;
- les annexes modifiées 1 V à 9 V de l'autoroute A 406 - contournement de Mâcon ;
- les annexes 1 W à 9 W de la section La Boisse - Les Echets de l'autoroute A 432 ;
- les annexes 1 X à 9 X de la section Gannat - Vichy de l'autoroute A 719 ;
- les annexes 1 AB à 8 AB du barreau de raccordement de l'autoroute A 6 à l'autoroute A 46 ;
- les annexes 1 AC à 8 AC de la liaison A 89 – A 6 entre La Tour de Salvagny et Limonest ;
- les annexes 1 AD à 8 AD de l'élargissement de l'autoroute A 75 à 2x3 voies entre Clermont-Ferrand-Est et La Jonchère ;
- les annexes 1 AE à 8 AE de la reconfiguration du dispositif d'échange entre les autoroutes A 6 et A 406 et la RN 79 au sud de Mâcon ;
- les annexes 1 AF à 8 AF de la reconfiguration du dispositif d'échange entre l'autoroute A 71 et la RN 79 au niveau de Montmarault ;
- les annexes 1 AG à 8 AG de la reconfiguration du dispositif d'échange entre l'autoroute A 36, la RN 1019 et la RD 437 au niveau de Sevenans ;
- les annexes 0. AH à 10. AH du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines ;

- les annexes 1 AI à 8 AI de l'autoroute A6 entre le diffuseur de la RN 37 et l'échangeur de la RN 104 Est ;
- les annexes 1 AJ à 8 AJ de l'autoroute A105 entre le diffuseur de la RD 82 et le diffuseur de la RD 1605 ;
- l'annexe Y : Données événementielles liées à la sécurité routière ;
- l'annexe Z : Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
- les annexes AA.1 à AA. 15 : Echancier d'investissements pour l'application des articles 7.4 et 7.5 du cahier des charges ;
- l'annexe AA.16 : Valeurs de X_{CN} relatives à l'application de l'article 25.11 ;
- l'annexe AA.17 : Taux de hausse du tarif kilométrique moyen applicable aux véhicules de la classe 1 relative à l'application de l'article 36.2 ;
- l'annexe AA.18 : Echancier pour l'application de l'article 7.6 du cahier des charges ;
- l'annexe AA.19 : Échancier pour l'application de l'article 7.7 du cahier des charges ;
- l'annexe PRA 1 relative aux opérations objet du plan de relance autoroutier ;
- l'annexe PRA 2 relative aux modalités de suivi du plan de relance autoroutier ;
- l'annexe PRA 3 relative aux clauses sociales dans le cadre du plan de relance autoroutier ;
- l'annexe PRA 4 relative aux modalités de reprise de l'exploitation des sections remises à la société concessionnaire dans le cadre du plan de relance autoroutier ;
- l'annexe PIA 1 relative aux opérations objet du plan d'investissement autoroutier ;
- les annexes relatives aux fiches opération du plan d'investissement autoroutier PIA.A01, PIA.B01, PIA.B02, PIA.B04, PIA.B05, PIA.B06 ;
- l'annexe CP 1 relative aux opérations objet du 19^e avenant ;
- l'annexe CP 2 relative aux modalités de suivi des opérations objet du 19^e avenant ;
- l'annexe CP 3 relative aux clauses sociales dans le cadre du 19^e avenant ;
- l'annexe CP 4 relative aux modalités de reprise de l'exploitation des sections remises à la société concessionnaire dans le cadre du 19^e avenant ;
- les annexes relatives aux fiches opération du 19^e avenant : CP.01, CP.02, CP.03, CP.04, CP.05, CP.06, CP.07, CP.08, CP.09, CP.10, CP.11, CP.12, CP.13.

Article 8

Les frais de publication au Journal officiel et d'impression de la présente convention et du cahier des charges annexé sont à la charge de la société concessionnaire.

CAHIER DES CHARGES

TITRE I^{er} - OBJET ET NATURE DE LA CONCESSION

Article 1^{er} - Objet de la concession

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

1. La section de l'autoroute du Soleil (A 6), comprise entre l'échangeur de la RN104 Est et Limonest, d'une longueur de 416 kilomètres environ.
2. L'autoroute Beaune - Toul (A 31), d'une longueur de 236 kilomètres environ, y compris la bretelle comprise entre Dijon et Gevrey-Chambertin, d'une longueur de 3 kilomètres environ.
3. La section de l'autoroute "La Comtoise" (A 36), comprise entre l'autoroute A 31 (ex-A 37), près de Beaune, et Mulhouse-Lutterbach, d'une longueur de 215 kilomètres environ.
4. L'autoroute A 39, comprise entre Dijon (rocade Est) et Bourg-en-Bresse (raccordement à l'autoroute A 40), d'une longueur de 145 kilomètres environ, complétée par une bretelle de raccordement de l'autoroute A 39 à la R.N. 83, dite antenne de Poligny, d'une longueur de 5 kilomètres environ.
5. La section de l'autoroute A 40, comprise entre l'autoroute du Soleil (A 6 au Nord de Mâcon) et Châtillon-en-Michaille, d'une longueur de 105 kilomètres environ, complétée par une antenne de raccordement de l'autoroute A 40 à l'autoroute A6 et à la RN 79 au Sud de Mâcon, dénommée A 406, d'une longueur de 11 kilomètres environ.
6. L'autoroute A 42, comprise entre Lyon (Neyron) et le raccordement à l'autoroute A 40 à Pont-d'Ain, d'une longueur de 50 kilomètres environ.
7. La section de l'autoroute A 46, comprise entre Anse (A 6) et Neyron (A 42), d'une longueur de 25 kilomètres environ complétée par le barreau de raccordement de l'autoroute A 46 à l'autoroute A 6 d'une longueur de 4 kilomètres environ.
8. La section de l'autoroute A 5, comprise entre Troyes-Est (bifurcation A 5/A 26) et la rocade interdépartementale des villes nouvelles (F6) (nœud de la Justice), d'une longueur de 145 kilomètres environ, complétée au Nord de Melun par une antenne de raccordement de l'autoroute A 5 à la rocade interdépartementale des villes nouvelles (nœud de Val-Ganisse), d'une part, et à la R.D. 1605, d'autre part, dite section A 105 (ex-A 5 b), d'une longueur de 12 kilomètres environ.
9. La section de l'autoroute A 5 (ex-A 26), comprise entre Troyes-Est et Langres, d'une longueur de 91 kilomètres environ.
10. La section de l'autoroute A 26, comprise entre Troyes-Est et Troyes-Nord, d'une longueur de 22 kilomètres environ.

11. La section de l'autoroute A 71, comprise entre le diffuseur de Bourges (RN 151) et l'échangeur de Clermont-Ferrand-Est (A 711), d'une longueur de 192 kilomètres environ, y compris la bretelle de raccordement du diffuseur de Clermont-Nord à la RD 2109, dénommée A 710, la bretelle de raccordement de Montluçon-Bizeneuille (A714) à la RD 2144, dénommée A 714, d'une longueur de 10 kilomètres environ, et la bretelle de raccordement de Montmarault à la RN 79, d'une longueur de 4,5 kilomètres environ.
12. Les aires de service des Lisses-Villabé (département de l'Essonne) et de Paisy (commune de Dardilly, département du Rhône), situées sur des sections non concédées de l'autoroute du Soleil (A 6). Les aires de service de Dommartin-lès-Toul (département de Meurthe-et-Moselle), situées sur la section non concédée de l'autoroute A 31.
13. La section Courtenay - Sens de l'autoroute A 19 (ex-A 160), d'une longueur de 30 kilomètres environ, comprise entre les autoroutes A 6 et A 5.
14. L'extrémité est de l'autoroute A 89 Balbigny – Lyon, dont la liaison A 89 – A 6 entre La Tour de Salvagny et Limonest, d'une longueur de 6 kilomètres environ.
15. L'autoroute A 432, comprise entre Les Echets (A 46) et le sud de l'aéroport de Lyon - Saint-Exupéry, d'une longueur de 34 km environ.
16. L'autoroute A 77 (ex-A 67), comprise entre Rosiers (A 6) et Cosne-Cours-sur-Loire (R.N. 7), d'une longueur de 100 kilomètres environ.
17. L'antenne autoroutière de Gannat A 719, de l'autoroute A 71 jusqu'à la RN 209 à Bellerive-sur-Allier, d'une longueur de 22 km environ.
18. L'antenne autoroutière d'Oyonnax, de l'autoroute A 40 jusqu'au Nord d'Oyonnax, d'une longueur de 21 kilomètres environ.
19. La section de l'autoroute A 75 en continuité de l'autoroute A 71, comprise entre le diffuseur de Clermont-Ferrand-Est (A 711) et le diffuseur de La Jonchère (RD 213), d'une longueur de 11 kilomètres environ.
20. Le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines et ses routes d'accès.

Les sections et ouvrages suivants sont construits par l'Etat et remis au concessionnaire :

- a) la déviation autoroutière de la route nationale 6 à Villefranche et Anse, d'une longueur de 11 kilomètres environ ;
- b) la section Montbéliard - Belfort-Sud de l'autoroute "La Comtoise" (A 36), d'une longueur de 15 kilomètres ;
- c) la section Lyon (Neyron) - Dagneux (R.N. 84) de l'autoroute A 42, d'une longueur de 13,5 kilomètres ;
- d) le diffuseur de Voujeaucourt, situé sur l'autoroute "La Comtoise" (A 36) ;
- e) la section de l'autoroute A 71, comprise entre le diffuseur de Clermont-Ferrand-Nord et le diffuseur de Clermont-Ferrand-Est (A 711), d'une longueur de 3,5 kilomètres environ ;

- f) la section de l'autoroute A 40, comprise entre la route nationale 6 (y compris l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée Paris - Lyon) et le diffuseur de Replonges, d'une longueur de 5,5 kilomètres environ ;
- g) la section de l'autoroute A 46, comprise entre le diffuseur de Rillieux (C.D. 71) et Neyron (raccordement A 42), d'une longueur de 3 kilomètres environ ;
- h) la déviation de la route nationale n°5 comprise entre la rocade Est de Dijon et Crimolois, d'une longueur de 5,5 kilomètres ;
- i) la section de la RN 145 comprise entre A 71 et l'échangeur avec la RN 144 d'une longueur de 10 km environ ;
- j) le contournement Ouest d'Oyonnax, compris entre le diffuseur d'Oyonnax-Sud (R.D. 111) et Arbent, d'une longueur de 7 kilomètres environ ;
- k) la section de l'autoroute A 75 en continuité de l'autoroute A 71, comprise entre le diffuseur de Clermont-Ferrand-Est (A 711) et le diffuseur de La Jonchère (RD 213) jusqu'au passage supérieur de la RD786 (tympan *sud*), d'une longueur de 11 kilomètres environ ;
- l) la section de la RN 79, comprise entre le diffuseur de la RD 906 au sud de Mâcon et le diffuseur de Charnay-lès-Mâcon (passage supérieur du chemin de Balme tympan *ouest*), d'une longueur de 2 kilomètres environ ;
- m) la section de la RN 79 comprise entre le giratoire d'entrée à Montmarault et le passage supérieur de la voie communale du Grand Champ (tympan *est*).
- n) la section de l'autoroute A6 comprise entre le diffuseur de la R.N. 37 et l'échangeur de la R.N. 104 Est ;
- o) la section de l'autoroute A105 comprise entre le diffuseur de la R.D. 82 et le diffuseur de la R.D. 1605.

Les ouvrages suivants sont également remis à la société concessionnaire par l'Etat :

- le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, d'une longueur de 7 kilomètres environ, et la route d'accès à la tête côté ouest du tunnel, d'une longueur de 3,4 kilomètres environ, et la route d'accès côté est, d'une longueur de 0,9 kilomètre environ.

Article 2 - Assiette de la concession

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

Sur l'autoroute du Soleil (A 6), la limite de la concession est fixée au nord de l'échangeur avec la R.N. 104 Est, et à Limonest, à l'aplomb nord du tablier du passage supérieur rétablissant la voie communale 7.

Sur l'autoroute A 77 (ex-A 67), la limite de la concession est fixée à Saint-Père (Nièvre), à

l'extrémité de la bretelle d'insertion du demi-diffuseur de Cosne-Cours-sur-Loire-Centre.

Sur l'autoroute La Comtoise (A 36), la limite de la concession est fixée à l'aplomb de la corniche ouest de l'ouvrage principal du diffuseur de Mulhouse-Lutterbach avec la rocade ouest de Mulhouse.

Sur l'autoroute A 31, à Toul, la limite de la concession est fixée au droit des attaches des bretelles de raccordement sur l'autoroute A 31 et la RN 4, contournement de Toul.

Sur l'autoroute A 26, la limite de la concession est fixée au nord de Troyes, au tympan sud du passage supérieur du diffuseur de Troyes-Nord. La plate-forme de péage et les bretelles orientées vers le nord sont hors du domaine concédé à la société.

Sur l'autoroute A 5, la limite de la concession est fixée à l'ouest de Melun au nœud de la Justice. Au nord de Melun (section A 105 « ex-A 5 b »), la limite de la concession est fixée au nœud de Val-Ganisse, d'une part, et au raccordement à la route départementale n° 1605, d'autre part.

Sur l'autoroute A 39, la limite de la concession est fixée à l'extrémité est des ouvrages de franchissement de la rocade est de Dijon.

Sur l'antenne A 391, la limite de concession est fixée au raccordement à la RN 83 (hors carrefour giratoire).

Sur les autoroutes A 42 et A 46, la limite de la concession, fixée à l'échangeur A 42 - A 46, est précisée à l'annexe 5 A.

Sur l'autoroute A 40, la limite de la concession est fixée à Châtillon-de-Michaille, à 670 mètres à l'est de l'axe de l'ouvrage de franchissement de la voie communale n° 6.

Sur l'autoroute A 71, la limite nord de la concession est fixée au diffuseur de Bourges en section courante au droit du tympan nord de l'ouvrage.

Sur l'autoroute A 710, la limite de la concession est fixée, d'un côté, à l'aplomb de la culée ouest de l'ouvrage de franchissement de RD 210 déviée et ne comprend pas les bretelles du diffuseur, et, de l'autre côté, au droit du tympan est de l'ouvrage d'intersection avec A 71.

Sur la bretelle de raccordement de Montluçon-Bizeneuille à la RN 144, la limite de concession est fixée à 500 m à l'ouest de l'ouvrage d'art de rétablissement de la RN 144.

Sur l'antenne autoroutière de Gannat A 719, la limite de la concession est fixée au raccordement à la route nationale n° 209 à Bellerive-sur-Allier.

Sur l'antenne autoroutière d'Oyonnax, la limite de la concession est fixée au raccordement à la route départementale n° 31 au nord d'Oyonnax (hors carrefour giratoire).

Sur l'autoroute A 432, la limite de la concession est fixée au droit de l'extrémité de la bretelle d'insertion de l'aéroport de Saint-Exupéry vers A 432 Sud.

Sur l'autoroute A 406, la limite *ouest* de concession est fixée au diffuseur de Charnay-lès-Mâcon (passage supérieur du chemin de Balme tympan *ouest*).

Sur l'autoroute A 311, au sud de Dijon, la limite de la concession est fixée à l'aplomb de la corniche sud de l'ouvrage de franchissement de la route départementale 112 A.

Sur la liaison A 89-A 6, la limite de la concession est fixée, à l'ouest, au droit de l'ouvrage de franchissement de la RD 30, sur la commune de La Tour de Salvagny.

Sur la bretelle de raccordement de Montmarault à la RN 79, la limite de concession est fixée au tympan *est* du passage supérieur de la voie communale du Grand Champ.

Sur l'autoroute A 75, la limite *sud* de la concession est fixée au tympan sud du passage supérieur de la RD 786.

Au tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, la limite de la concession est fixée, à l'ouest, au point de raccordement avec le carrefour giratoire de Frapelle, jonction avec la RN 159, RD 23b, RD 420 et RN 420. A l'est, la limite de concession est fixée au point de raccordement avec le carrefour giratoire du Val d'Argent, jonction avec la RN 59. Les dispositions spécifiques au tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines concernant notamment le traitement des installations ferroviaires sont précisées aux annexes 0. AH et 10. AH.

Sur les raccordements aux voiries existantes, cette limite est fixée au premier carrefour à partir de l'autoroute dans les conditions suivantes :

DISPOSITIFS D'ECHANGE	VOIES RACCORDEES
AUTOROUTE A 5	
Section A 5a	
Carré Sénart. Servigny. Savigny-le-Temple. Arvigny. Plessis-Picard.	RD 402 et M 1, demi-diffuseur centre commercial. RD 50. RD 306 demi-diffuseur orienté vers Paris. RD 306 demi-diffuseur orienté vers Paris. T5 demi-diffuseur orienté vers Troyes.
Section A 105 (ex-A 5b)	
Evry-Grégy. Moissy-Cramayel. Réau. Vert-St-Denis. Melun.	R.D 48 demi-diffuseur orienté vers le Nord (Francilienne). R.D. 402. R.D. 57. R.D. 82. R.D. 1605.
Section Melun – Sens	
Saint-Germain Laxis. Châtillon-la-Borde. Forges. Marolles-sur-Seine.	R.N.36. R.D.408. R.D.210. R.D.411.
Section Sens – Troyes	
Vulaines. Torvilliers. Saint-Thibaud.	R.N.60. R.N.60. R.N.71.
Section Troyes – Langres	
Magnant. La Ferté-sur-Aube. Semoutiers.	R.D.443. R.D.396. R.D.10.
AUTOROUTE A 6	
Lisses. Villabé. Le Coudray-Montceaux. Le Coudray-Montceaux. Le Coudray-Montceaux (ex R.N.337). Saint-Germain-sur-Ecole (ex R.N.37). Cély-Melun. Ury. Fontainebleau. Nemours-Montereau. Courtenay-Sens.	R.N. 104 Est. R.D. 260. R.D. 191. R.D. 948. R.N. 7 / R.D. 607. R.D. 637 / R.D. 372. R.N.372. R.N. 152. R.N.7. R.N.403. R.N.60.

DISPOSITIFS D'ÉCHANGE	VOIES RACCORDEES
Joigny-Toucy. Auxerre-Nord. Auxerre-Sud. Nitry-Vézelay. Avallon. Bierre-lès-Semur. Pouilly-en-Auxois. Beaune Nord. Beaune-Sud. Chalon Champforgeuil Chalon-Nord. Chalon-Sud. Tournus. Mâcon-Nord. Mâcon-Sud. Belleville. Arnas (Villefranche-Nord). Villefranche. Anse. Limonest.	R.D.943. R.N.6. R.N.65. R.N.444. R.D.146. R.D.980. RN 81 et à l'aplomb de la corniche sud de l'ouvrage de franchissement de A 38. R.N. 74. R.N.470. Route de Champforgeuil et barreau d'accès à la zone SaôneOr demi-diffuseur orienté vers Beaune. R.N.6. R.N.80. R.N.6. R.N.6. R.N.6, RCEA, R.D. 169. R.D.109. R.N.6 – R.D. 70. R.D.70. R.N.6. R.N.6.
AUTOROUTE A 26	
Section Troyes-Nord - Troyes-Est	
Themelières.	R.N.19.
AUTOROUTE A 31 (y compris Bretelle A 311)	
Toul (nœud autoroutier). Colombey-les-Belles. Châtenois. Bulgnéville. Robécourt. Montigny-le-Roi. Rolampont. Langres-Sud. Til-Châtel. Arc-sur-Tille. Dijon-Sud (sur la bretelle A 311). Dijon-Sud (extrémité de la bretelle A 311). Nuits-Saint-Georges.	A 31 + R.N.4, contournement de Toul. R.D. 974. R.D. 166. R.D. 164. R.D. 1. R.D. 417. R.N.19. R.D.428. R.N.74. R.D.70. R.D. 108. R.D. 122 A. R.D.8.

DISPOSITIFS D'ÉCHANGE	VOIES RACCORDEES
AUTOROUTE A 36	
Seurre.	R.D.976. (ex-R.N.476).
Dole.	R.D.475n (ex-R.N.475).
Gendrey-Dampierre.	R.D.36.
Besançon-Ouest.	R.D.11.
Besançon-Centre.	R.N.57.
Marchaux.	R.D.486.
Baume-les-Dames.	R.D. 492. (ex-R.N. 492).
L'Isle-sur-le-Doubs.	R.D.31.
Voujeaucourt.	R.D.438.
Montbéliard-Sud (Voujeaucourt).	R.D.126.
Montbéliard-Sud (Arbouans).	R.D.472 et R.D. 126.
Montbéliard-Centre.	Déviation Sud de Montbéliard.
Sochaux.	R.N.437.
Brognard.	R.N.437.
Sévenans.	R.N.1019.
Belfort-Sud.	R.N.19.
Belfort-Centre.	R.D.419.
Belfort-Nord.	R.N. 83 et R.D.419.
Belfort-Fontaine.	R.D.31.
Burnhaupt.	R.N.466a.
AUTOROUTE A 39	
Section Dijon-Crimolois	
Neuilly-lès-Dijon.	R.N. 5 demi-diffuseur orienté vers Dijon.
Crimolois.	R.N.5 et R.D.108.
Section Crimolois-Choisey	
Genlis.	R.D.25 diffuseur différé.
Soirans-Fouffrans.	R.N.5.
Choisey.	R.N.5.
Section Choisey-Bourg-en-Bresse	
Beaurepaire-en-Bresse.	R.N.78.
Le Miroir.	R.D.972.
Beaupont.	R.D.56.
Arlay.	R.D.120.

DISPOSITIFS D'ECHANGE	VOIES RACCORDEES
Antenne de Poligny (A 391)	
Bersaillin. Raccordement à la R.N. 83.	R.D. 192 demi-diffuseur orienté vers A 39. R.N.83.
AUTOROUTE A 40	
Mâcon-Centre. Feillens. Replonges. Saint-Genis-sur-Menthon. Bourg-Nord. Viriat. Bourg-Sud. Saint-Martin-du-Fresne. Sylans.	R.N.6. R.D.933. R.D.1079. R.D. 47 demi-diffuseur orienté vers Bourg. R.D.975. R.D.1083. R.D.1075. R.D.1084. R.D.1084.
ANTENNE D'OYONNAX A 404	
Croix-Chalon. Oyonnax Sud. Diffuseur de la R.D.13. Diffuseur ZI. Nord. Raccordement à la R.D.31.	R.D.979. R.D.111. R.D.13. R.D.31 et R.D.984. R.D.31 (carrefour giratoire).
AUTOROUTE A 42	
Miribel-Jonage. Saint-Maurice-de-Beynost. La Boisse (Montluel). Dagneux. Pérourges (plaine de l'Ain). Ambérieux. Pont-d'Ain.	Parc loisirs de Miribel-Jonage. R.D.1084. R.D.61a. R.D.1084. R.D.65b. R.D.77 ^e . R.D.984.
AUTOROUTE A 46	
Section Anse-Neyron	
Sortie d'Ambérieux. Entrée de Quincieux. Quincieux. Mionnay.	R.D.51 demi-diffuseur orienté vers Anse. R.D.87 demi-diffuseur orienté vers Anse. R.D.51 demi-diffuseur différé orienté vers A 432. R.D.38 demi-diffuseur.

DISPOSITIFS D'ÉCHANGE	VOIES RACCORDEES
Genay. Les Echets-Vancia. Rillieux. Neyron (nœud autoroutier).	R.D.433. R.D.1083. R.D. 71 et RD 143. A42.
AUTOROUTE A 77 (ex-A 67)	
Section A 6 – Dordives	
Dordives (Val de Loing).	R.N.7.
Section Dordives-Boismorand	
Montargis.	R.N.60.
Varennes-Changy.	R.D.941 demi-diffuseur.
Boismorand.	R.D. 940.
Section Boismorand-Cosne-Cours-sur-Loire	
Briare.	R.N.7.
Bonny-sur-Loire.	R.D.965.
Cosne-Cours-sur-Loire Nord.	R.D.907.
Cosne-Cours-sur-Loire Centre.	R.D. 14 demi-diffuseur.
AUTOROUTE A 71	
Bourges.	Rocade sud de Bourges.
Saint-Amand-Montrond.	R.D.925.
Vallon-en-Sully (forêt de Tronçais).	R.N.144.
Montluçon (Bizeneuille).	R.D.94.
Diffuseur de la Croix de Fragne (bretelle de Montluçon).	R.D.39.
Diffuseur du pont des Nautes (bretelle de Montluçon).	R.N.144.
Montmarault.	R.N.79 et R.D.46.
Combronde.	R.N.144.
Riom.	Rocade Est de Riom.
Gerzat.	R.D.210.
Clermont-Ferrand-Nord.	Sortie Nord CD 210 dévié et R.D.210.
Brezet.	Rue E.-Reclus.
Clermont-Ferrand-Est (nœud autoroutier).	A711.
AUTOROUTE A 75	
Clermont-Ferrand-Est – La Jonchère	
La Pardieu.	R.D.765.
Aubière (Bordeaux).	R.D.2009.
Cournon.	R.D.137.
Orcet.	R.D.978.
Jonchère.	R.D.213.

DISPOSITIFS D'ÉCHANGE	VOIES RACCORDEES
AUTOROUTE A 19 (ex-A 160)	
Section Sens-Courtenay	
Saint-Denis-lès-Sens.	R.N.6.
Villeneuve-la-Donnagre.	R.N.60.
AUTOROUTE A 432	
Section Pusignan – Saint-Laurent-de-Mure	
Diffuseur Nord de Saint-Exupéry.	R.D.517. déviée.
Diffuseur Sud de Saint-Exupéry.	R.D.29. demi-diffuseur.
AUTOROUTE A 719	
Antenne de Gannat A 719	
Ebreuil.	R.D.998 et R.D.216 demi-diffuseur.
Gannat.	R.D.2009. demi-diffuseur.
Monteignet-sur-l'Andelot.	R.N.209.
Bellerive-sur-Allier.	R.N.209.
AUTOROUTE A 406	
Contournement de Mâcon	
Crottet.	R.D.933. demi-diffuseur.
Varennes-lès-Mâcon.	R.D.906.
Varennes-lès-Mâcon.	R.D.169.
Charnay-lès-Mâcon.	Chemin de Balme.
Liaison A 89 – A 6	
La Tour de Salvagny.	RN 7, RD 307, RD 77E, RD 73.
Dardilly.	RN 6 demi-diffuseur orienté vers A 89.
Limonest (nœud autoroutier).	A 6 échangeur complet.

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

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

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

Ils sont définis de la façon suivante :

2.2.1. Biens de retour :

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

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

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

2.2.2. Biens de reprise :

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

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

2.2.3. Biens propres :

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

2.2.4. A la clôture des comptes 2006, 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 autoroutes concédées à la société est de 1 915 kilomètres environ.

La longueur du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines est de 7 kilomètres environ, la longueur de la route d'accès à la tête côté ouest du tunnel est de 3,4 kilomètres environ, la longueur de la route d'accès côté est est de 0,9 kilomètre environ.

3.2. Le profil en travers final (situation définitive), le profil en travers minimal en première phase et la vitesse de référence des différents tronçons d'autoroutes et des bretelles restant à entreprendre ou construites en premières phases sont définis dans le tableau ci-après et par les pièces 4 des annexes au présent cahier des charges, sous réserve de leur éventuelle mise en concordance avec de nouvelles normes techniques :

NOMBRE DE VOIES, LARGEUR DE PLATE-FORME		
Phase définitive	Première phase éventuelle	Vitesse de référence ou catégorie
AUTOROUTE A 5		
Section A 5a		
2 x 3 sur 32,50 m. TPC = 3,50 m. BAU = 3 m.		A 100.
Section Marolles-Sens		
2 x 3 sur 32,50 m. TPC = 3,50 m. BAU = 3 m.	2 x 2 sur 32,50 m. TPC = 10,50 m. BAU = 3 m.	L 120.
AUTOROUTE A 31		
Section Beauchemin (bifurcation A 5 - A31) - Gémeaux		
2 x 3 sur 32,50 m. TPC = 3,50 m. BAU = 3 m.	2 x 2 sur 24,50 m. TPC = 3,50 m. BAU = 2,50 m.	L ₁
Section Gémeaux – Crimolois		
2 x 3 sur 32,50 m. TPC = 3,50 m. BAU = 3 m.	2 x 2 sur 24,50 m. TPC = 2,50 m. BAU = 2,50 m.	L ₁
Section Dijon Sud – Serrigny		
2 x 3 sur 32,50 m. TPC = 3,50 m. BAU = 3 m.	2 x 2 sur 24,50 m. TPC = 3,50 m. BAU = 2,50 m.	L ₁
AUTOROUTE A 36		
Section Voujeaucourt – Belfort		
2 x 3 sur 32,50 m. TPC = 3,50 m. BAU = 3 m.	2 x 2 sur 25,50 m. TPC = 3 à 12 m. BAU = 3 m.	L ₁

NOMBRE DE VOIES, LARGEUR DE PLATE-FORME		
Phase définitive	Première phase éventuelle	Vitesse de référence ou catégorie
AUTOROUTE A 39		
Section Choisey-Bourg-en-Bresse		
2 x 3 sur 32,50 m. TPC = 3,50 m. BAU = 3 m.	2 x 2 sur 32,50 m. TPC = 10,50 m. BAU = 3 m.	L 120.
Antenne de Poligny		
2 x 2 sur 25 m. TPC = 3 m. BAU = 3 m.	Chaussée bidirectionnelle.	L 100.
AUTOROUTE A 40		
Section Bourg-Nord – Pont-d’Ain		
2 x 3 sur 34 m. TPC = 5 m. BAU = 3 m.	2 x 2 sur 26 m. TPC = 5 m. BAU = 2,50 m.	140 km/h.
AUTOROUTE A 40		
Tunnel de Chamoise et viaduc de Nantua		
2 x 2 voies.	1 chaussée à 2 voies sur 8,50 m en tunnel et 9,75 m sur viaduc	80 km/h.

NOMBRE DE VOIES, LARGEUR DE PLATE-FORME	
Phase définitive	Vitesse de référence ou catégorie
AUTOROUTE A 404	
(Antenne d’Oyonnax)	
2 x 2 sur largeur variable de 19,50 m à 23,80 m. TPC = 2,50 m à 2,80 m suivant dispositif séparateur ; 1,50 m minimum sur contournement d’Oyonnax. BAU = 2,50 m pouvant être réduite à 1 m en zone difficile sur 1,3 km environ.	L 100.

NOMBRE DE VOIES, LARGEUR DE PLATE-FORME		
Phase définitive	Première phase éventuelle	Vitesse de référence ou catégorie
AUTOROUTE A 42		
Section Lyon-Neyron-Saint-Maurice-de-Beynost		
2 x 3 sur 32,50 m. TPC = 3,50 m. BAU = 3 m.	2 x 2 sur 32,50 m. TPC = 10,50 m. BAU = 3 m.	140 km/h.
Section Saint-Maurice-de-Beynost-Diffuseur de Loyettes : plaine de l'Ain (Pérourges)		
2 x 3 sur 34 m. TPC = 5 m. BAU = 3 m.	2 x 2 sur 34 m. TPC = 12 m. BAU = 3 m.	140 km/h.
Section Diffuseur de Loyettes : plaine de l'Ain (Pérourges) - Chazey		
2 x 3 sur 34 m. TPC = 5 m. BAU = 3 m.	2 x 2 sur 27 m. TPC = 5 m. BAU = 3 m.	140 km/h.
Section Chazey-Pont-d'Ain		
2 x 3 sur 32 m. TPC = 3 m. BAU = 3 m.	2 x 2 sur 25 m. TPC = 3 m. BAU = 3 m.	140 km/h.
AUTOROUTE A 46		
Section Genay-Les Echets		
2 x 3 sur 32,5 m. TPC = 3,5 m. BAU = 3 m.	2 x 2 sur 25 m à 27 m. TPC de 3 à 5 m. BAU = 3 m.	L ₁
AUTOROUTE A 77 (ex-A 67)		
Sections Dordives-Boismorand-Cosne-Cours-sur-Loire		
2 x 3 sur 32 m. TPC = 3 m. BAU = 3 m.	2 x 2 sur 25 m. TPC = 3 m minimum. BAU = 3 m.	L 120.
AUTOROUTE A 19 (ex-A 160)		
Section Sens-Courtenay		
2 x 2 sur 25 m. TPC = 3 m. BAU = 3 m.		L 120.
AUTOROUTE A 432		
Section La Boisse-Pusignan		
2 x 2 sur 25 m. TPC = 3 m. BAU = 3 m.	1 chaussée bidirectionnelle sur une longueur de 4,3 + 2,5 km. BAU = 2 m.	L 120.

NOMBRE DE VOIES, LARGEUR DE PLATE-FORME		
Phase définitive	Première phase éventuelle	Vitesse de référence ou catégorie
Section Pusignan - Saint-Laurent-de-Mure		
2 x 2 sur 23,50 m. TPC = 3 m. BAU = 3 m.		L 120.
Section Les Echets-La Boisse		
2 x 2 sur 25 m. TPC = 3 m. BAU = 3 m.		L ₁
AUTOROUTE A 719		
Antenne de Gannat		
2 x 2 sur 23,50 m. TPC = 2,50 m. BAU = 2,50 m.	1 chaussée bidirectionnelle entre les diffuseurs de la R.N.9 et de la R.N. 209. BAU = 2,50 m.	L 120.
Section Gannat-Vichy (desserte ouest de Vichy)		
2 x 2 sur 23,60 m. TPC = 2,60 m. BAU = 2,50 m.		L ₁
AUTOROUTE A 406		
Contournement de Mâcon, section RCEA-RD 906		
2 x 2 sur 22,60 m. TPC = 2,60 m. BAU = 3 m.		L ₂
Contournement de Mâcon, section RD 906-RD 933		
2 x 2 sur 24,60 m. TPC = 2,60 m. BAU = 3 m.		L ₁
Section RD 933 - A 40		
2 x 2 sur 21,60 m. TPC = 2,60 m. BAU = 2 m.		L ₁
BARREAU DE RACCORDEMENT A6-A46		
2 x 2 sur 26 m. TPC = 3 m BAU = 3 m		L ₂
Liaison A 89 – A 6		
2 x 2 sur 22,60 m TPC = 2,60 m BAU = 3 m		L 2 + ICTAVRU A 100 et A 80

NOMBRE DE VOIES, LARGEUR DE PLATE-FORME		
Phase définitive	Première phase éventuelle	Vitesse de référence ou catégorie
A 6 Section Auxerre Nord – Auxerre Sud		
3 + 2 voies de 3,50 m sur 15,5 km environ (élargissement dans le sens Paris – Lyon) TPC = 2,60 m minimum BAU = 3 m (hors points singuliers)		L 1
A 71 Section Aire des volcans		
3 + 2 voies de 3,50 m sur 7 km environ (élargissement dans le sens Clermont-Ferrand – Paris) TPC = 2,60 m minimum BAU = 3 m (hors points singuliers)		L 1
AUTOROUTE A 75 Clermont-Ferrand-Est – La Jonchère		
2 x 3 sur 29,60 m. TPC = 2,60 m. BAU = 3 m.		L ₂

Les largeurs de plate-forme et de terre-plein central pourront être augmentées et plantées, par section d’au minimum 2 kilomètres de longueur, dans la mesure où il n’en découlera pas une majoration sensible du coût de construction.

Les sections construites par l’Etat seront remises à la société concessionnaire dans leur situation minimale définie ci-dessus, y compris l’ensemble des terrains nécessaires à l’entretien et à l’exploitation de l’autoroute. Il appartiendra à la société concessionnaire de passer à ses frais, risques et périls, à la situation définitive dans les conditions définies au présent cahier des charges.

Pour ces sections, les plates-formes de péage, leurs équipements et, le cas échéant, les haltes simples, aires de repos, aires de service et signalisation seront notamment à la charge de la société concessionnaire. Il en sera de même pour les bornes téléphoniques d’appel d’urgence, qui devront être installées dès la mise en service.

Au niveau des bifurcations autoroutières (nœud autoroutier), la vitesse de référence pourra être réduite sur certaines bretelles.

3.2 *bis*. Les caractéristiques techniques du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines sont définies aux annexes 0. AH à 9. AH.

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

3.4. Les diffuseurs suivants seront réalisés en seconde phase, à des dates fixées d'un commun accord entre le concessionnaire et le ministre chargé de la voirie nationale :

Autoroute A 5 : Le Plessis-Picard.

Autoroute A 31 : Damblain.

Autoroute A 36 : Gendrey-Dampierre, Marchaux, Voujeaucourt, Brognard, Belfort-Centre (complément du diffuseur), Belfort-Fontaine.

Autoroute A 39 : Genlis.

Autoroute A 40 : Tanvol (à réaliser en substitution de Viriat, au plus tard en même temps que le raccordement de l'autoroute A 39).

Antenne d'Oyonnax : ZI Nord.

Toutefois, pour l'autoroute A 36, le ministre chargé de la voirie nationale peut imposer à la société concessionnaire de mettre en service un diffuseur tous les trois ans à compter de la date de mise en service de la totalité de l'autoroute considérée.

La construction des échangeurs de Sevenans et Belfort-Centre sur l'autoroute A 36, du Brezet sur l'autoroute A 71 et de Saint-Genis-sur-Menthon sur l'autoroute A 40 est financièrement à la charge des collectivités territoriales.

Article 4 - Caractéristiques techniques de l'ouvrage, établissement et approbation des projets

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

4.2. La société concessionnaire fera son affaire des mises au point de détail relatives au tracé défini 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 et d'ouvrages d'art non courants 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 par les instructions visées ci-dessus doivent être conçus pour satisfaire les règles générales intéressant la sécurité des usagers, la commodité et l'économie de la circulation.

- 4.4. S'il lui en est fait la demande, la société concessionnaire est tenue de présenter au service du contrôle des autoroutes le projet d'exécution de chacune des sections de l'autoroute, 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, elle est tenue de présenter au service du contrôle, lorsque ce dernier lui en fait la demande, les justifications des ouvrages.
- 4.5. La société concessionnaire pourra soumettre au ministre des demandes de modifications ou de dérogations aux documents visés aux paragraphes précédents. Ces demandes devront comporter des justifications techniques, économiques et financières des modifications ou des dérogations sollicitées. Ces demandes devront, en outre, faire mention des mesures d'exploitation particulières qui pourraient se révéler nécessaires du fait des dérogations demandées.
- 4.6. La société concessionnaire sera tenue de procéder à l'étude de toutes variantes qui seraient prescrites par l'Etat. Les modalités de réalisation et de financement de ces variantes seront établies d'un commun accord entre les deux parties.
- 4.7. Toutes ces procédures n'auront pour effet ni d'engager la responsabilité de l'Etat, ni de dégager celle de la société concessionnaire des conséquences que pourraient 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 réalisés par l'Etat, mentionnés aux articles 1^{er} et 2 ci-dessus, donnera lieu à l'établissement des procès-verbaux auxquels seront joints des états descriptifs et tous plans nécessaires pour définir la consistance des immeubles ainsi remis.

Par ces procès-verbaux, la société concessionnaire reconnaîtra avoir une complète connaissance des terrains et ouvrages remis et renoncera à toute réclamation à ce sujet envers l'Etat. Elle pourra, toutefois, exprimer dans les procès-verbaux les réserves qu'elle jugera utiles. Les documents ainsi établis seront joints au présent cahier des charges au moment de la remise.

Les conditions dans lesquelles ont été remis à la société concessionnaire les ouvrages relatifs au tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines et aux routes d'accès à la tête côté ouest et est du tunnel figurent à l'annexe 0. AH.

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 dix-huitième 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, ainsi que des entreprises 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'Etat.

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 dates 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, comptes 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 - Sectionnement des travaux - Dates de mise en service

7.1. Définition du sectionnement.

Il est défini le sectionnement suivant :

Autoroute A 5 :

Section A : A 5 a.

Section B : A 5 b.

Section C : nœud des Eprunes (A 5 a, A 5 b, A 5)- R.D. 471.

Section D : R.D. 471-Sens.

Section E : Sens-Troyes.

Autoroute A 39 :

Section F : Crimolois-Dole (Choisey).

Section G : Dole-Sellières (Poligny).

Section H : Sellières-Bourg-en-Bresse.

Autoroute A 77 (ex-A 67) :

Section I : Dordives-Boismorand.

Section L : Boismorand - Cosne-Cours-sur-Loire

Autoroute A 19 (ex-A 160) :

Section J : A 5- Sens (R.N. 6).

Section K : Sens (R.N. 6)- Courtenay.

7.2. Dates de mises en service.

7.2.1.a) Les mises en service ne seront pas postérieures aux dates suivantes :

Section A. - 30 juin 1995 ;

Section B. - 31 décembre 1994 ;

Section C. - 31 décembre 1994 ;

Section D. - 31 décembre 1993 ;

Section E. - 31 décembre 1994 ;

Section F. - 31 décembre 1994 ;

Section G. - 31 décembre 1998 ;

Section H. - 31 décembre 1998 ;

Section I. - 31 décembre 1998 ;

Section J. - 31 décembre 1993 ;

Section K. - 31 décembre 1998 ;

Section L. - 31 décembre 2000 ;

A 719 contournement de Gannat : 31 décembre 1998 ;

A 719 section Gannat-Vichy : 31 mars 2015, étant entendu qu'en cas d'application du paragraphe 7.4 de l'article 7, la date applicable est le 31 mars 2014 ;
Antenne autoroutière d'Oyonnax. - 31 décembre 1998 ;
A 406 contournement de Mâcon. - 1^{er} mai 2011 ;
A 432 section Pusignan-Saint-Laurent-de-Mure. - 30 juin 2003 ;
Section La Boisse-Les Echets. - 31 décembre 2010 ;
A 466 — Barreau de raccordement de l'autoroute A 46 à l'autoroute A 6 : 31 décembre 2015 ;
Liaison A 89-A 6 : 34 (trente-quatre) mois après l'obtention de la déclaration d'utilité publique, étant entendu qu'en cas d'application du paragraphe 7.4 de l'article 7, la date applicable est le 31 mars 2018.

7.2.1.b) La mise en service du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, rénové et mis en sécurité, est intervenue le 1^{er} octobre 2008.

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

7.3. Programme des opérations.

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

7.4. Réalisation des investissements :

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 du présent article et dans la réalisation des élargissements de sections visés à l'article 9 du présent cahier des charges et des autres opérations visées à l'annexe AA du présent cahier des charges, la société concessionnaire sera redevable à l'Etat d'une compensation au titre de l'avantage financier éventuel découlant de ces retards.

Le retard dans la réalisation des opérations mentionnées à l'alinéa précédent est calculé section par section ou opération par opération, tous les cinq ans à compter du 31 décembre 2008 inclus ou, en cas de signature de contrat de plan, à l'échéance de celui-ci, en fonction des investissements effectivement réalisés et des dernières prévisions d'investissements jusqu'à la date de mise en service ou de réalisation de chacune des opérations.

Le retard est apprécié au regard des dates prévues au paragraphe 7.2 du présent article pour les constructions programmées au paragraphe 7.1, et des dates définies à l'article 9 du présent cahier des charges pour les élargissements. La date à prendre en compte pour apprécier le retard dans la réalisation des opérations de télépéage sans arrêt et de

sécurisation des tunnels de l'autoroute A 40 mentionnées à l'annexe AA au titre du contrat de plan 2009 - 2013 est le 31 décembre 2013.

Par exception, pour les opérations visées au point 14 de l'annexe AA, il y a retard et calcul de l'avantage financier au sens de l'article 7.4 si au moins une de ces opérations est en retard, étant entendu que le retard de chaque opération s'apprécie par rapport à sa date de mise en service prévisionnelle indiquée à l'annexe AA. Dans ce cas, l'avantage financier est apprécié de manière globale, c'est-à-dire en considérant que ces opérations ne forment qu'un seul et même investissement, dont l'échéancier prévisionnel et recalé est égal à la somme des échéanciers de chaque opération.

- b) Pour chaque section ou opération dont la mise en service ou réalisation 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 quinzième 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'Etat 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 3,25 %.

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 AA du 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 ou de réalisation, 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 3,25 %.

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 dans les deux mois qui précèdent la fin de chaque échéance quinquennale à compter du 31 décembre 2008 inclus, ou, en cas de signature de contrat de plan, à l'échéance de celui-ci. 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^{er} février de chaque année, les informations nécessaires à l'exécution du présent article, notamment les montants annuels de dépenses réalisées au 31 décembre de l'année précédente 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.

7.5. Réalisation des investissements prévus à l'annexe PRA 1

- a) Par dérogation aux dispositions du paragraphe 7.4 de l'article 7, en cas d'écart entre l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe AA.15 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 7,6%.

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 AA.15 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. 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 AA.15 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.

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.

La compensation visée au b) est utilisée à hauteur d'une valeur actualisée nette 2022 de 103 M€ pour le financement partiel des opérations mentionnées à l'annexe CP1.

d) Pour le programme de travaux mentionné au *a* ci-dessus, la société fournit sous sa responsabilité au concédant, avant le 1^{er} 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.

7.6. Réalisation des investissements prévus à l'annexe PIA 1

a) Par dérogation aux dispositions du paragraphe 7.4 de l'article 7, en cas d'écart entre l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe AA.18 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 2023. 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 k_4 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 AA.18 au présent cahier des charges et décalé de la durée comprise entre la date d'entrée en vigueur du 18^{ème} avenant et la date du 1^{er} 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 18^{ème} avenant et la date du 1^{er} avril 2017. Ne sont pris en compte dans ce cadre 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 AA.18 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^{er} 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 18^{ème} avenant au contrat de concession ;
- les travaux ne sont pas engagés dans les cinq ans suivants la date d'entrée en vigueur de l'avenant n°18 au contrat de concession, 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 indiquée dans ladite annexe, décalée de la durée comprise entre la date d'entrée en vigueur du 18^{ème} avenant et la date du 1^{er} 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).

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 CP 1

a) Par dérogation aux dispositions du paragraphe 7.4 de l'article 7, en cas d'écart entre l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe AA.19 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 CP 1 du présent cahier des charges, quelle qu'en soit la cause, la société concessionnaire sera redevable à l'Etat 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 2030. 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 k5 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 AA.19 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. 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, tel que prévu dans l'annexe AA.19 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 société concessionnaire réalise en priorité des investissements supplémentaires non prévus au cahier des charges sur le réseau concédé pour un montant, actualisé au taux 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.

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^{er} 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'Etat 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 k5, 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).

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 des 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'Etat procède sur demande du concessionnaire formulée deux mois au moins avant la date prévue pour cette mise en service, à une inspection des travaux.

Il procède, en outre, avant la mise en service, à une inspection de sécurité.

Le concessionnaire transmet à l'Etat, quinze jours au moins avant la date prévisionnelle de mise en service, un rapport concernant la conformité de l'ouvrage au présent cahier des charges. L'Etat peut, par décision motivée au regard du rapport, décaler la date prévisionnelle d'inspection de sécurité.

Au vu des procès-verbaux de ces inspections, le ministre chargé de la voirie nationale autorise la mise en service des ouvrages correspondants.

Dans l'année qui suit cette mise en service, un dossier de récolement de l'ouvrage autoroutier est établi par la société concessionnaire, qui conserve l'exemplaire du concédant. Celui-ci sera accessible au concédant en toute circonstance et pourra lui être remis en support papier sur simple demande.

Cette formalité ne fait pas obstacle à la réalisation ultérieure de travaux de parachèvement et d'amélioration sauf si, pour des raisons de sécurité, le ministre chargé de la voirie nationale en exige la réalisation préalablement à la mise en service. Ils font l'objet d'un procès-verbal de récolement ultérieur.

Article 9 - Modification des ouvrages, ouvrages et installations supplémentaires

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

Les travaux visés à l'alinéa précédent seront réalisés conformément aux instructions précisées dans l'annexe Z.

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

9.3.1. L'Etat et la société concessionnaire examineront 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 conviendra d'accroître le nombre de voies de circulation. Sauf accord du ministre chargé de la voirie nationale, les travaux seront effectués aux frais de la société concessionnaire. L'Etat pourra imposer à la société concessionnaire, sans que cela puisse donner lieu à une indemnité au titre du paragraphe 9.2. précédent, de passer dans un délai de deux ans aux dispositions définitives, concernant la plate-forme et le nombre de voies lorsque le trafic journalier moyen aura atteint, sur une période de douze mois :

- 28.000 véhicules/jour sur la section Bourg-Nord -Pont-d'Ain de l'autoroute A 40 ;
- 28.000 véhicules/jour sur les sections entre Lyon et Pont-d'Ain de l'autoroute A 42.

Les élargissements ci-dessus ne se feront pas obligatoirement de façon simultanée sur toute la section, mais pourront se réaliser par tranches limitées aux deux échangeurs entre lesquels les trafics ci-dessus seraient atteints.

- 9.3.2. L'Etat pourra également imposer à la société concessionnaire, sans que cela puisse donner lieu à une indemnité au titre du paragraphe 9.2. précédent, de passer aux dispositions définitives du tunnel de Chamoise et du viaduc de Nantua, dans un délai de trois ans après que le trafic journalier moyen aura dépassé 18.000 unités de voitures particulières sur une période de douze mois consécutifs. Pour l'application du présent alinéa, tout véhicule de plus de cinq tonnes de poids total en charge sera compté pour sept unités de voitures particulières.
- 9.4. La société concessionnaire sera tenue de passer aux dispositions définitives de la section La Boisse-Pusignan de l'autoroute A 432, au plus tard, à la mise en service de la section Pusignan - raccordement à l'autoroute A 43, afin d'assurer la continuité autoroutière entre les autoroutes A 42 et A 43.
- 9.5. Les dates de mises en service des élargissements ne sont pas postérieures aux dates suivantes :
- élargissement de l'A 31 entre Gémeaux et Serrigny : le 31 décembre 2014 ;
 - élargissement de l'A 36 entre Belfort et Voujeaucourt : le 31 décembre 2013 ;
 - élargissement de l'A 46 Anse-Genay : 31 décembre 2014 ;
 - élargissement de l'A 71 Riom - A 75 : 30 juin 2015, étant entendu qu'en cas d'application du paragraphe 7.4 de l'article 7, la date applicable est le 31 décembre 2014 ;
 - élargissement de l'A 6 dans le sens Paris-Lyon, entre Auxerre Nord et Auxerre Sud : 36 (trente-six) mois après l'obtention de la déclaration d'utilité publique, étant entendu qu'en cas d'application du paragraphe 7.4 de l'article 7, la date applicable est le 31 décembre 2018 ;
 - élargissement de l'A 71 dans le sens Clermont-Ferrand - Paris au niveau de l'aire des Volcans : 36 (trente-six) mois après l'obtention de la déclaration d'utilité publique, étant entendu qu'en cas d'application du paragraphe 7.4 de l'article 7, la date applicable est le 31 décembre 2018 ;
 - élargissement de l'autoroute A 75 à 2 x 3 voies entre Clermont-Ferrand-Est et La Jonchère : 36 (trente-six) mois après l'obtention de la déclaration d'utilité publique.
- 9.6. Les dates de mises en service des dispositifs d'échange ne sont pas postérieures aux dates suivantes :
- reconfiguration du dispositif d'échange entre les autoroutes A 6 et A 406 et la RN 79 au sud de Mâcon : 30 (trente) mois après l'obtention de la déclaration d'utilité publique ;
 - reconfiguration du dispositif d'échange entre l'autoroute A 71 et la RN 79 au niveau de Montmarault : 54 (cinquante-quatre) mois après l'obtention de la déclaration d'utilité publique ;
 - reconfiguration du dispositif d'échange entre l'autoroute A 36, la RN 1019 et la RD 437 au niveau de Sevenans : 36 (trente-six) mois après l'obtention de la déclaration d'utilité publique.
- 9.6 bis. Les dates de mises en service des sections réaménagées dans le cadre du 19^e avenant ne sont pas postérieures aux dates suivantes :
- autoroute A 6 entre le diffuseur de la RN37 et l'échangeur de la RN 104 Est : 54 (cinquante-quatre) mois après la date la plus tardive entre l'obtention de la déclaration d'utilité publique et l'obtention de l'autorisation environnementale ;
 - autoroute A105 entre le diffuseur de la RD 82 et le diffuseur de la RD 1605 : 24 (vingt-quatre) mois après la date la plus tardive entre l'obtention de la déclaration d'utilité publique et l'obtention de l'autorisation environnementale.

9.7. 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 concernées dont le montant est précisé en annexe PIA 1.

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

9.9. Dans le cas particulier de l'opération d'aménagement de la section Paris N 37/N 104 Est sur l'autoroute A6 (sens 1 et 2) visée à l'article 9.6 *bis* et dont le programme prévisionnel est précisé par les annexes 1. AI à 8. AI, un dispositif spécifique relatif aux éventuelles modifications du programme est prévu dans le cas de réalisation :

- de travaux supplémentaires relatifs à la structure de la chaussée et destinés à en assurer la pérennité, définis par le concessionnaire sur la base de diagnostics détaillés, et validés par le concédant, étant entendu que le montant de la prise en charge additionnelle de l'Etat à ce titre est plafonné à 25 millions d'euros en date de valeur (septembre 2020) ;
- de travaux supplémentaires ou participations à des investissements de tiers, engagés par le concessionnaire avec l'accord du concédant dans le but de répondre aux demandes des collectivités territoriales ou de l'Etat suite à la concertation, aux enquêtes publiques et/ou aux autorisations administratives, à l'exception de travaux qui résulteraient d'obligations réglementaires ou du respect des règles de l'art, étant entendu que le montant de la prise en charge additionnelle de l'Etat à ce titre est plafonné à 10 millions d'euros en date de valeur (septembre 2020).

Le montant de la compensation accordée est arrêté au vu de la fourniture par la société concessionnaire d'une attestation de synthèse des dépenses réellement effectuées dans le cadre des travaux supplémentaires acceptés. L'autorité concédante peut demander communication de tous documents de justification des dépenses.

En cas de mise en œuvre de ce dispositif, le concédant et le concessionnaire arrêtent, au plus tard un an après la mise en service de l'opération, les mesures de compensation du coût de ces travaux au profit du concessionnaire.

Article 9 bis - Suivi de l'exécution des travaux du plan de relance autoroutier

9 bis 1. Tous les six mois à compter de la fin du semestre suivant l'entrée en vigueur du seizième avenant, 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 bis 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 relatifs aux engagements pris par les autorités françaises vis-à-vis de la Commission européenne dans le cadre de son instruction au titre des aides d'État et figurant dans sa décision (C2014) 7850 final du 28 octobre 2014.

Article 9 ter - Suivi de l'exécution des opérations objet du 19^e avenant

Tous les trois mois à compter de la fin du semestre suivant l'entrée en vigueur du dix-neuvième 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 et un échéancier prévisionnel, selon la trame prévue à l'annexe CP 2. 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. 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 suivront la mise en service des divers ouvrages de la concession, il sera procédé, aux frais de la société concessionnaire et au besoin d'office, par l'Etat, à la délimitation des terrains faisant partie des dépendances immobilières de la concession qui constituent l'emprise de l'autoroute et des ouvrages concédés, à l'exception des emplacements des installations provisoires de chantier, des lieux d'extraction ou de dépôts de matériaux qui ne font pas partie de la concession. Cette délimitation sera soumise à l'approbation du ministre chargé de la voirie nationale.

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

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

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

La société concessionnaire sera 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.

Elle sera tenue de se conformer aux engagements pris dans le cadre de la procédure de la déclaration d'utilité publique, notamment au cours de l'instruction mixte, et de satisfaire aux conditions de réalisation dont est assortie cette déclaration et qui lui sont notifiées à l'issue de ladite procédure.

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 et ouvrages concédés, y compris les frais résultant de l'éclairage des barrières de péage et des accès, là où cela est nécessaire, seront à la charge de la société concessionnaire, sauf dispositions contraires résultant de l'application éventuelle des articles 1^{er}, 4, 6 et 9.2.
- 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. Ces acquisitions devront être faites dès l'origine pour la phase définitive précisée à l'article 3.2.

Sont également à la charge de la société concessionnaire les dépenses encourues pour le renforcement d'ouvrages d'art situés sur les itinéraires routiers pour convois de classe E et super E.

- 12.4. Le coût du raccordement à d'autres réseaux d'autoroutes, y compris celui des échangeurs, ainsi que celui du raccordement de l'autoroute A 31 à l'autoroute A 31 (ex-RN 4) à Toul seront pris en charge à parts égales par les différents maîtres d'ouvrage.
- 12.5. La société concessionnaire participera pour 15 pour cent au financement du doublement du contournement de Toul (autoroute A 31 Nancy -Toul).
- 12.6. Pour l'autoroute A 71, la société concessionnaire aura à sa charge le coût de réalisation des bretelles du diffuseur de Bourges assurant les liaisons Bourges - Clermont-Ferrand ainsi qu'une partie du coût du passage supérieur de ce diffuseur, étant entendu que l'autre partie, les bretelles permettant les liaisons Bourges - Paris, ainsi que la plate-forme et les installations de péage correspondant aux échanges Bourges - Paris et Bourges - Clermont-Ferrand, seront à la charge de la société concessionnaire de l'autoroute Bourges - Paris.
- 12.7. Pour l'autoroute A 71, la société concessionnaire participera pour 17 millions de francs, valeur janvier 1983, aux travaux d'aménagement du chemin départemental 94 (R.C.E.A.) entre l'autoroute A 71 et la route nationale 144.

Cette somme sera actualisée par l'indice TP 01 avec une marge de neutralisation de 15 pour cent. Toutefois, cette participation financière ne sera exigible que si les travaux d'aménagement sont réalisés au plus tard à la mise en service du diffuseur de Montluçon et que si les caractéristiques données à la liaison correspondent à celles d'une route de deuxième catégorie selon les normes I.C.T.A.R.N..

- 12.8. Pour l'autoroute A 71, la société concessionnaire participera pour 70 pour cent aux dépenses de construction de la section Clermont-Ferrand-Nord -Clermont-Ferrand-Est ; cette participation financière fera l'objet d'apports en nature comprenant : les passages inférieurs des RD 2 et 54 E, les ouvrages et bretelles des échangeurs de Clermont-Nord et de Clermont-Est, les terrassements, les assainissements, les chaussées, les équipements et les travaux annexes de la section courante.

Toutefois, cette participation ne sera exigible que si les travaux de la section Clermont-Est - Perrignat (R.N. 9), sont réalisés en même temps que ceux de la section Clermont-Ferrand-Nord - Clermont-Ferrand-Est.

- 12.9. Pour l'autoroute A 26, la société concessionnaire réalisera les deux bretelles du diffuseur de Troyes Nord orientées vers le Sud et participera pour 50 pour cent au financement du passage supérieur du diffuseur.
- 12.10. La société concessionnaire contribuera par voie de fonds de concours, pour un montant forfaitaire de 285 MF (valeur avril 1990), au financement de la voie nouvelle entre les autoroutes concédées A 42 et A 43 (ex-C.D. 300), dont la réalisation est nécessaire à l'accueil du réseau concédé contigu.

Le montant de cette contribution sera actualisé par l'indice TP 01.

En contrepartie, les tarifs du péage perçu aux barrières de Villefranche, sur l'autoroute A 6, et de Beynost, sur l'autoroute A 42, seront réajustés lors de la mise en service de la voie nouvelle.

Cette hausse de péage sera établie, notamment en fonction du trafic à la mise en service, dans les conditions fixées à l'article 25.

- 12.11. 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.

- 12.12 La société concessionnaire contribuera par voie de fonds de concours pour un montant forfaitaire de 2,5 MEUR (valeur juin 2003) au financement de l'aménagement de la RD 31 entre l'extrémité nord de l'antenne d'Oyonnax et Dortan (Ain).
- 12.13.1. La société concessionnaire contribuera par voie de fonds de concours, pour un montant forfaitaire de 30 M€ courants, au financement de l'aménagement de la RN59 (déviation de Châtenois) réalisé par l'Etat.

Ce montant sera versé à l'Etat dans un délai de 3 mois à compter de l'entrée en vigueur du 17^{ème} avenant.

- 12.13.2. La société concessionnaire contribuera par voie de fonds de concours, pour un montant

forfaitaire de 0,5 M€ courants, au financement de la signalisation de rabattement vers le tunnel sur les réseaux routiers adjacents réalisée par les gestionnaires de voirie compétents.

- 12.14. L'annexe 10. AH définit les frais à la charge du concessionnaire en cas de rétablissement ultérieur des circulations ferroviaires dans le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines. Elle précise également les conditions ainsi que les modalités techniques et financières applicables en cas de mise en œuvre de ce rétablissement.
- 12.15. La société prend à sa charge les frais de contrôle raisonnables et justifiés engagés par l'Autorité chargée du contrôle pour le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, dans la limite d'un montant annuel égal à 5 p. 1 000 des recettes brutes revenant à la société au titre des péages perçus sur cet ouvrage. Ces versements sont exclusifs de tout autre versement à l'Etat au titre des frais de contrôle liés à cet ouvrage.
- 12.16. La société concessionnaire prend à sa charge le versement aux tiers mandatés par le concédant d'un montant plafonné à 200 000 € HT (valeur septembre 2020) par an les années 2022 à 2026, et 100 000 € (valeur septembre 2020) par an les années 2027 à 2035 pour la réalisation d'études en lien avec les opérations objet du 19^e avenant ou audits en lien avec les indicateurs visés à l'article 13.3.

Ce montant plafond est actualisé suivant l'évolution de l'indice des prix à la consommation (hors tabac, ensemble des ménages) entre le 1^{er} septembre 2020 et le 1^{er} septembre de l'année précédant celle du versement.

La société concessionnaire est redevable annuellement à l'Etat d'une compensation au titre de l'avantage financier découlant du différentiel entre ce montant plafond et le montant effectivement versé. Cette compensation est égale audit différentiel capitalisé au taux k5.

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 ET DES OUVRAGES

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, la société concessionnaire de sa responsabilité, tant vis-à-vis de l'autorité concédante que des usagers et des tiers.

La société concessionnaire exploite l'autoroute et les ouvrages concédés conformément à la réglementation, aux instructions ministérielles en vigueur en matière d'exploitation de la route et d'exploitation des tunnels routiers 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.

Toute forme de publicité est interdite sur les plates-formes d'accès aux têtes du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, sauf autorisation du service de contrôle.

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

vigueur. Si cette prestation est confiée à des tiers, les dépanneurs sont sélectionnés par le concessionnaire au terme d'une procédure de publicité et de mise en concurrence. Cette publicité mentionne les critères de sélection des dépanneurs et leur pondération. Les décisions de rejet de candidature sont motivées. Les dépanneurs sont agréés pour une durée maximale de cinq ans s'agissant du dépannage des véhicules légers et pour une durée maximale de sept ans s'agissant des véhicules poids lourds.

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.

La société concessionnaire et les services de l'Etat 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 Y au présent cahier des charges ou dans le cadre du schéma directeur d'information routière établi par l'Etat.

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, dans les conditions précisées, le cas échéant, par un contrat de plan. Ces indicateurs de performance concernent :

- l'état structurel des chaussées ;
- l'état de surface des chaussées ;
- l'état structurel des ouvrages de franchissement ;
- l'état structurel des tubes de tunnels et tranchées couvertes ;
- l'état structurel des ouvrages de soutènement ;
- la fonctionnalité des ouvrages d'art ;
- la sécurité sur ouvrage d'art ;
- la qualité des aires de repos ;
- les délais d'intervention sur événement ;
- les délais de signalement d'un événement grave par radio et panneaux à messages variables ;
- la gêne au péage ;
- la gestion de la viabilité hivernale ;
- les délais de réponse aux sollicitations écrites d'usagers ;
- les délais de dépannage.

La définition exacte ainsi que les modalités de mesure et de calcul de chacun de ces indicateurs sont déterminées d'un commun accord par le concédant et le concessionnaire. L'ensemble des actions de relevés, mesures et calculs nécessaires à la production des indicateurs est effectué 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 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 et peuvent être précisées le cas échéant par le contrat de plan.

La société concessionnaire produit également annuellement un état des indicateurs de suivi définis par l'annexe IS.

Article 14 - Règlements d'exploitation. Mesures de police et gestion du trafic

- 14.1 La société concessionnaire se conforme aux règlements de police édictés par les autorités compétentes.
- 14.2 Elle soumet à l'approbation des autorités compétentes, trois mois avant la date prévue pour leur mise en application, les règlements d'exploitation et les plans d'intervention et de sécurité adaptés. Ces plans contiennent les dispositions essentielles sur l'organisation de la société, ses moyens, ainsi que des consignes générales d'intervention pour les personnels de la société et ses prestataires. L'approbation des autorités compétentes est considérée comme tacitement obtenue deux mois après leur saisine.
- 14.3 La société concessionnaire participe, sous la conduite de l'autorité coordinatrice compétente, à l'élaboration, au suivi et à la mise à jour des plans de gestion du trafic qui intéressent tout ou partie de son réseau. En cas de déclenchement d'un ou plusieurs plans de gestion du trafic, elle se conforme sans délai, sous la conduite de l'autorité coordinatrice compétente, aux prescriptions qu'ils contiennent et met en œuvre toutes les mesures requises pour la gestion du trafic. Elle participe, dans les conditions définies dans les plans de gestion du trafic, à l'assistance aux usagers.
- 14.4 La société concessionnaire participe à l'échange permanent et en temps réel des informations relatives à la circulation routière avec les autres exploitants gestionnaires de réseaux routiers et autoroutiers, les centres régionaux d'information et de coordination routière (CRICR) et les autorités concernées.
- 14.5 La société concessionnaire 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 font partie l'autoroute concédée et les ouvrages concédés.
- 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.

- 14.7. Les règles de circulation du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines sont fixées, après avis du concessionnaire, par les autorités investies du pouvoir de police de la circulation territorialement compétentes. Ces règles fixent, dans l'intérêt de la sécurité et de la bonne exploitation du tunnel, les prescriptions pour la circulation des véhicules dans le tunnel, notamment les conditions et modalités de la limitation ou de l'interdiction de l'accès du tunnel à certaines catégories de véhicules, soit en raison de leurs caractéristiques, soit en raison de leur chargement, en particulier en raison de leur chargement de marchandises dangereuses.
- 14.8. La société concessionnaire est tenue d'assurer, ou de faire assurer, les services de garde et d'intervention rapide du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, notamment pour la sécurité en cas d'incendie.

Article 15 - Interruption et restriction de la circulation

15.1. Dispositions spécifique aux autoroutes

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

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

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

15.2. Dispositions spécifiques au tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines

Sauf cas de force majeure, le tunnel sera ouvert à la circulation en permanence. Toutefois, si des travaux d'entretien ou de modification rendent exceptionnellement indispensable l'interruption de la circulation dans le tunnel, le concessionnaire se soumet aux obligations qui résultent des instructions en vigueur relatives à l'exploitation sous chantier. L'interruption sera portée à la connaissance du public par tous moyens appropriés, par les soins du concessionnaire, au moins quinze jours à l'avance.

Pour assurer la sécurité des usagers ou des ouvrages et pour l'installation et la protection des chantiers de travaux, le concessionnaire sera libre d'imposer les mesures restrictives nécessaires, sans modification des tarifs de péage.

En cas de force majeure imposant l'interruption immédiate de la circulation, les autorités investies du pouvoir de police et le ministre chargé de la voirie nationale seront aussitôt avisés.

L'accès des véhicules au tunnel est régulé par le concessionnaire dans le respect des dispositions qui seront prescrites dans les règles de circulation visées à l'article 14.7.

Le concessionnaire en assumera la responsabilité vis-à-vis des usagers et des tiers.

Cette régulation sera menée de telle manière que la circulation s'effectue dans les meilleures conditions.

Si l'exploitation du tunnel et de ses dépendances vient à être interrompue, en partie ou en totalité pour une raison imputable au concessionnaire, le ministre chargé de la voirie nationale adressera au concessionnaire une mise en demeure en lui fixant un délai pour reprendre le service et pourra prendre les mesures nécessaires, aux frais et risques du concessionnaire, pour assurer provisoirement le fonctionnement de l'ouvrage.

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 la distribution de carburants.

La société concessionnaire se concertera 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.

Concernant le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, le concessionnaire tiendra à la disposition des services de police et des autres administrations publiques une capacité suffisante de communication radioélectrique

Article 17 - Modalités particulières d'exploitation

17.1. Dispositions propres à l'agglomération lyonnaise

La société participe au système commun de coordination et de régulation du trafic sur les voies rapides de l'agglomération lyonnaise, dénommé Coraly, placé sous l'autorité de l'Etat.

A ce titre, les équipements propres au réseau de la société intégré au système Coraly, qui font l'objet de spécifications particulières, sont installés et entretenus à ses frais par la société concessionnaire. La société participe en outre au financement des équipements communs (investissement, y compris les études préalables et l'établissement des dossiers techniques, fonctionnement et maintenance), au prorata de la longueur éventuellement pondérée de son réseau intégré au système Coraly.

Les modalités de réalisation et d'exploitation du système Coraly font l'objet d'une convention entre l'Etat et la société concessionnaire.

17.2. Dispositions propres au tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines

Pendant la période d'exploitation, si la sécurité vient à être compromise, le ministre chargé de la voirie nationale et les autorités chargées de la police de la circulation pourront, en cas d'urgence et faute d'intervention immédiate du concessionnaire, faire prendre aux frais et risques de ce dernier les mesures provisoires nécessaires pour prévenir tout danger.

Article 18 - Agents de la société concessionnaire

18.1. Les agents que la société concessionnaire emploiera pour la surveillance et la garde des ouvrages concédés et la perception des péages sont agréés par le préfet et assermentés dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur. Ils porteront des insignes distinctifs de leur fonction ; ces insignes seront tels que ces agents ne puissent être confondus avec le personnel des forces de police.

18.2. Conditions d'accueil, au sein de la société concessionnaire, des agents de l'État affectés à l'exploitation des ouvrages intégrés à l'assiette de la concession dans le cadre du plan de relance autoroutier.

Trois mois après la notification prévue à l'alinéa ci-dessous, le concessionnaire intègre le personnel d'exploitation de l'Etat affecté à l'exploitation de l'autoroute A 75 - entre le diffuseur de Clermont-Ferrand-Est (A 711) et le diffuseur de La Jonchère (RD 213) - qui en a fait la demande.

Le nombre et la fonction de ces agents seront notifiés par le concédant au concessionnaire au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du seizième avenant à la convention de concession. L'annexe PRA3 au cahier des charges fixe les modalités de leur intégration, de leur rémunération et de leur suivi.

18.3. Conditions d'accueil, au sein de la société concessionnaire, des agents de l'Etat affectés à l'exploitation des ouvrages intégrés à l'assiette de la concession dans le cadre du 19^e avenant.

Trois mois après la notification prévue à l'alinéa ci-dessous, le concessionnaire intègre le personnel d'exploitation de l'Etat affecté à l'exploitation de l'autoroute A 6 - entre le diffuseur de la RN 37 et l'échangeur de la RN 104 Est - et de l'autoroute A 105 - entre le diffuseur de la RD 82 et le diffuseur de la RD 1605 - qui en a fait la demande.

Le nombre et la fonction de ces agents sont notifiés par le concédant au concessionnaire au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du dix-neuvième avenant à la convention de concession. L'annexe CP3 au cahier des charges fixe les modalités de leur intégration, de leur rémunération et de leur suivi.

18.4. La société concessionnaire communique chaque année, au plus tard le 1^{er} juillet, au ministre chargé de la voirie nationale, un bilan social concernant les agents de l'Etat accueillis au sein de la société concessionnaire.

Article 19 - Ecoute des usagers et réclamations

La société concessionnaire met en œuvre une politique d'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 toute autre donnée de trafic nécessaire à l'élaboration, à la mise en œuvre et au suivi de la politique routière.

L'Etat 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 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'Etat aux emprunts à long terme

22.1.a) Les emprunts à long terme contractés par la société concessionnaire pour assurer le financement des autoroutes A 36 et A 31 entre Beaune et Dijon bénéficieront de la garantie de l'Etat, en principal et en intérêts, dans les limites d'un montant nominal de 890 millions de francs aux conditions économiques du mois de juin 1971 et sur la base du projet défini par les documents techniques joints en annexe.

Le montant de ces emprunts sera indexé sur le coefficient K 1 défini à l'article 34.1.1. ci-après, en prenant pour valeur du paramètre d'indice n celle du sixième mois précédant la date d'émission de l'emprunt.

b) Les emprunts à long terme contractés par la société concessionnaire pour assurer le financement des autoroutes A 40, A 42, A 26 et A 31 entre Toul et Dijon (Gevrey-Chambertin) bénéficieront de la garantie de l'Etat, en principal et en intérêts, dans les limites d'un montant nominal de 3.446 millions de francs, aux conditions économiques du mois de janvier 1977 et sur la base du projet défini par les documents techniques joints en annexe.

Le montant de ces emprunts sera indexé sur le coefficient K 2 défini à l'article 34.1.2. ci-après, en prenant pour valeur du paramètre d'indice n celle du sixième mois précédant la date d'émission de l'emprunt.

c) Les emprunts à long terme contractés par la société concessionnaire pour assurer le financement de l'autoroute A 71 bénéficieront de la garantie de l'Etat, en principal et en intérêts, dans les limites d'un montant nominal de 2.443 millions de francs, aux conditions économiques du mois de janvier 1984 et sur la base du projet défini par les documents techniques joints en annexe.

Le montant de ces emprunts sera indexé sur le coefficient K 2 défini à l'article 34.1.2. ci-après, en prenant pour valeur du paramètre d'indice n celle du sixième mois précédant la date d'émission de l'emprunt.

- d) Les parts suivantes des emprunts à long terme seront consacrées par priorité à la consolidation des emprunts à moyen terme éventuellement contractés par la société concessionnaire avant le 1^{er} janvier 1978 :

ANNEE D'EMISSION	MONTANT D'EMPRUNTS GARANTIS (en millions de francs)
1979	20
1980	115
1981	79
1982	32

22.2. Le financement des travaux permettant la mise en service des différentes sections aux dates résultant de l'article 7.2. implique que les emprunts à long terme garantis par l'Etat puissent être émis dans le public en France et subsidiairement émis ou contractés à l'étranger avant le milieu de chaque année pour les montants figurant dans les plans de financement faisant l'objet des annexes G, 9 et IX.

22.3. Si la garantie de l'Etat venait à être mise en jeu, la société concessionnaire encourrait la déchéance à l'expiration d'une période de douze mois à compter de la date d'appel à la garantie, à moins qu'elle n'ait remboursé l'Etat de la totalité des sommes versées par lui avant l'expiration de cette période. Cette déchéance serait encourue dans les conditions fixées à l'article 40 ci-après.

Article 23 - Emprunts, contributions publiques, avances

23.1. Dispositions applicables aux autoroutes

23.1.1. Avances - Subventions.

23.1.1.1. Les avances remboursables à l'Etat comprennent :

a) Pour l'autoroute du Soleil (A 6) :

32 pour cent du montant total de la dépense de construction, frais des études et des opérations foncières compris, pour les sections Saint-Germain-sur-Ecole - Pouilly-en-Auxois et Mâcon-Sud - Limonest (Lagarde) ;

44 pour cent du montant total des dépenses de construction, frais des études et des opérations foncières compris, pour la section Pouilly-en-Auxois - Mâcon-Sud.

La participation ci-dessus n'est pas due pour les dépenses effectuées après le 31 décembre 1973.

b) Pour les autoroutes A 36 et A 31 entre Dijon et Beaune, le montant des paiements effectués par l'Etat avant l'approbation de l'acte de concession au titre de l'acquisition des terrains remis à la société concessionnaire.

- c) Pour l'autoroute A 42, la valeur de la section Lyon (Neyron) - Dagneux (R.N. 84).
- d) Le montant des paiements effectués par l'Etat avant l'approbation de l'acte de concession au titre de l'acquisition des terrains nécessaires à la réalisation des autoroutes A 40, A 42, A 26 et A 31 entre Toul et Dijon qui seront remis à la société concessionnaire.
- e) Pour les travaux de la section Chaumont - Langres de l'autoroute A 26, une avance dont le montant de base est de 28,5 millions de francs.
- f) Pour les travaux de la section Toul - Colombey-les-Belles de l'autoroute A 31, une avance dont le montant de base est de 22,2 millions de francs.
- g) Pour les travaux de la section Montigny-le-Roi - Langres de l'autoroute A 31, une avance dont le montant de base est de 40,4 millions de francs.
- h) Pour les travaux de la section Langres - Til-Châtel de l'autoroute A 31, une avance dont le montant de base est de 34,9 millions de francs.
- i) Sans objet.
- j) Pour les travaux de la section Colombey-les-Belles - Montigny-le-Roi de l'autoroute A 31, une avance dont le montant de base est de 87,4 millions de francs dans les conditions fixées par l'article 7.2.1.b du cahier des charges.
- k) Pour les travaux de la section Til-Châtel - Crimolois de l'autoroute A 31, une avance dont le montant de base est de 25,615 millions de francs.
- l) Les avances d'équilibre accordées à la société concessionnaire, mentionnées à l'article 6 de la convention, dont le montant, à la date d'approbation du présent cahier des charges, est de 43.700.000 francs.
- m) Sans objet.

Pour l'application des alinéas b, c et d, la valeur des apports en nature faits à la société concessionnaire est égale à la somme des autorisations de programme affectées aux opérations correspondantes.

Les avances de l'Etat visées aux alinéas e à i et k du premier alinéa ci-dessus seront versées, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, dans la limite des plafonds prévus, par acomptes trimestriels égaux respectivement à :

- 11 pour cent du montant des travaux mentionnés en e et i ;
- 15 pour cent du montant des travaux mentionnés en f et g ;
- 7,5 pour cent du montant des travaux mentionnés en h et k.

Pour l'application des plafonds mentionnés aux alinéas qui précèdent, chaque versement sera compté en multipliant son montant par $1/K^2$. La valeur du paramètre d'indice n est celle applicable le mois précédant la période d'exécution des travaux.

23.1.1.2. Subventions.

- a) Pour la section Clermont-Ferrand-Nord-Gannat de l'autoroute A 71, une subvention non actualisable du Fonds spécial de grands travaux (3^e tranche), d'un montant de 110 millions de francs, sera demandée ;
- b) Pour la section Gannat-Montmarault de l'autoroute A 71, une subvention non actualisable du Fonds spécial de grands travaux (4^e tranche), d'un montant de 184 millions de francs, sera demandée ;
- c) Pour la section de Montluçon-Est-Vallon-en-Sully de l'autoroute A 71, une subvention non actualisable du Fonds spécial de grands travaux, d'un montant de 89 millions de francs, sera demandée ;
- d) Pour la section Montmarault- Montluçon-Est de l'autoroute A 71, une subvention non actualisable du Fonds spécial de grands travaux, d'un montant de 89,6 millions de francs ;
- e) Sont apportés en nature à titre gratuit par l'Etat :
 - la section Villefranche-Anse de l'autoroute du Soleil (A 6) ;
 - la section Rillieux-Neyron (A 42) de l'autoroute A 46.

23.1.2. En application de l'article 29 de la loi n° 82-1152 du 31 décembre 1982 modifiée, les avances consenties par l'Etat et transférées à l'établissement public Autoroutes de France, ainsi que celles qui seront consenties par cet établissement, seront remboursées comme suit :

- a) Chaque année, la société affectera au remboursement immédiat de ces avances le solde excédentaire de trésorerie résultant de la différence constatée entre, d'une part, ses recettes d'exploitation et, d'autre part, ses dépenses d'exploitation majorées des remboursements d'emprunts ; ce solde prendra en compte les recettes et les dépenses de toute nature du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines.
Ce versement sera effectué au plus tard le 30 juin de l'année qui suivra l'exercice concerné.
- b) A l'exception des avances visées aux articles 23.1.1.1. a et b et des avances d'équilibre accordées à la date du 31 décembre 1983 pour un montant de 43.700.000 francs, le montant des avances de l'Etat sera indexé par l'application du coefficient multiplicateur K2 défini à l'article 34 en prenant comme valeur du paramètre d'indice n celle du sixième mois précédant le versement à Autoroutes de France et comme valeur du paramètre d'indice o celle du mois de remise à la société pour les avances en nature et celle définie à l'article 34.1.3. pour les avances en espèces.

Le montant des avances consenties par Autoroutes de France sera indexé par ce même coefficient K2 où la valeur du paramètre d'indice o sera celle du mois de versement de l'avance et la valeur du paramètre d'indice n sera celle du sixième mois précédant son remboursement. On prendra comme valeur de base des apports en nature faits à la société la somme des autorisations de programme affectées aux opérations correspondantes.

- c) Les versements visés au paragraphe 23.1.2.a ci-dessus s'imputeront en premier lieu sur les avances non indexées.

23.2. Dispositions applicables au tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines

23.2.1. Pour la réalisation du tunnel, ont été souscrits un emprunt de 45 millions de francs auprès du groupement pour le financement des ouvrages de bâtiment, travaux publics et activités annexes (GOBTP), et un emprunt de 47 millions de francs qui a été garanti par l'Etat. La société concessionnaire s'engage, au cas où ils n'auraient pas été effectivement remboursés, à reprendre la charge de ces emprunts en intérêt et en capital.

Si la garantie donnée par l'Etat à l'emprunt susmentionné venait à être mise en jeu, à moins que la société concessionnaire ait remboursé l'Etat de la totalité des sommes versées par lui dans un délai de 12 mois à compter de la date d'appel de la garantie, la société concessionnaire réalise des investissements supplémentaires non prévus au cahier des charges sur le réseau concédé pour un montant égal aux sommes versées par l'Etat au titre de la garantie susvisée. 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 des sommes versées par l'Etat au titre de la garantie susvisée sont déterminées d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire.

23.2.2. Les avances remboursables à l'Etat comprennent :

- a) Pour le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, une avance de 46,260 millions de francs consentie initialement au bénéfice du précédent concessionnaire ;
- b) Pour la reprise du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, une avance de 30 millions de francs.

23.2.3. Le remboursement des avances de l'Etat sera effectué à partir de la première année au cours de laquelle l'exploitation du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines dégagera des bénéfices nets, et au plus tôt à partir du 31 décembre 2000. Chaque versement annuel sera effectué à hauteur de 35 % du montant des bénéfices nets dégagés. Le montant de ces versements sera calculé sans intérêt ni indexation pour les avances visées au a) de l'article 23.2.2. Le montant de ces versements sera calculé avec indexation par application du coefficient K2 défini à l'article 34 pour les avances visées au b) de l'article 23.2.2. Pour le calcul de ces versements, la société individualisera dans ses comptes les éléments d'exploitation relatifs au tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines.

23.2.4. Si, avant d'avoir remboursé la totalité des avances de l'Etat, l'exploitation du tunnel dégage un bénéfice net, le ministre chargé de la voirie nationale pourra, sauf dans le cas où la situation de trésorerie de la société ne permettrait aucune distribution de dividendes, lui imposer des remboursements anticipés ou complémentaires, sous réserve que ces remboursements n'abaissent pas le bénéfice net dégagé par l'exploitation du tunnel après impôt à moins de 5 % des recettes d'exploitation de l'année.

La société concessionnaire pourra prendre l'initiative de remboursements anticipés ou supplémentaires des avances consenties par l'Etat. Dans le cas où l'exploitation du tunnel Sainte-Marie-aux-Mines dégagerait un bénéfice net, la société concessionnaire ne pourra, avant d'avoir remboursé la totalité des avances, affecter ce bénéfice à la distribution d'un dividende supérieur à 4,5 % du montant du capital libéré non amorti mobilisé pour le tunnel Sainte-Marie-aux-Mines si, pour le même exercice, elle n'effectue pas un remboursement anticipé ou supplémentaire égal au moins à un trentième du montant initial des avances de l'Etat.

Les sommes remboursées par anticipation ou en supplément viendront en déduction des échéances de remboursement les plus éloignées qui sont fixées à l'article 23.2.3.

23.2.5. Pour les travaux de rénovation et de mise en sécurité du tunnel, une contribution publique a été versée à la société concessionnaire à hauteur de 17,5 M€ (valeur juillet 2000) par l'Etat et de 4,375 M€ (valeur juillet 2000) par la Région Alsace.

La société concessionnaire procède au remboursement de ces sommes au plus tard 6 mois à compter de l'entrée en vigueur du 17ème avenant. Les montants correspondants sont actualisés via le coefficient $I_m = (i_{\text{juillet 2015}}/i_{\text{juillet 2000}}) - 1$, où i_m est l'indice des prix à la consommation, hors tabac, ensemble des ménages, constaté le mois m.

Article 24 - Fonds de concours des collectivités publiques locales et des établissements publics

La Société n'a pas de remboursement à effectuer au titre de fonds de concours versés à l'Etat par les collectivités locales et les établissements publics pour les ouvrages de la concession.

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

Pour la fixation des tarifs de péage, le réseau exploité par la société concessionnaire se décompose en sections de référence, comme suit :

Autoroutes	Somme des distances tarifaires (km)	Somme des tarifs HT classe 1 au 01/02/2022 (€)
A5/A26	9 807	640,42
A6 nord/A77/A19	15 852	1 081,75
A6 sud/A46/A466/A89	3 960	269,00
A31/A311	8 011	527,92
A36/A39/A391	16 674	1 093,42
A40/A404/A42/A432/A406	14 235	1 160,50
A71/A719/A714/A79/A75	4 691	321,00

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.

Le taux kilométrique moyen de l'année n sur le réseau APRR (TKM réseau(n)) pour la classe 1 est calculé comme suit :

$$TKM_{réseau(n)} = \frac{\sum_k TKM_{k(n)} * KMP_{k(n-1)}}{\sum_k KMP_{k(n-1)}}$$

Où : - TKM_{k(n)} est le taux kilométrique moyen de la section de référence k de l'année n (calculé à partir des tarifs hors taxes) ; En cas de modification intervenue dans l'année (ouverture de section nouvelle ou de nouveau diffuseur notamment), le TKM_{k(n-1)} correspondra à la dernière grille validée ;

- KMP_{k(n-1)} sont les kilomètres parcourus sur la section k au cours des derniers 12 mois glissants connus et calculés comme le produit du nombre de transaction sur les trajets concernés et de la distance tarifaire correspondante.

La hausse effective (H) du TKM réseau de l'année n est calculée comme suit :

$$H = \frac{(TKM_{réseau(n)} - TKM_{réseau(n-1)})}{TKM_{réseau(n-1)}}$$

Les taux kilométriques moyens sur le réseau APRR pour les véhicules des autres classes (classes 2 à 5) sont calculés selon la même formule que le taux kilométrique moyen pour les véhicules de la classe 1. Les coefficients interclasses sont le rapport entre le taux kilométrique moyen de la classe considérée et le taux kilométrique moyen de la classe 1.

Le dossier tarifaire présenté par la société comprendra tous les éléments d'information et de calcul nécessaires à la vérification de la bonne application des règles de fixation des tarifs, notamment les tarifs HT et TTC et indiquera les tarifs kilométriques moyens des sections de référence, les coefficients interclasses et la pondération des différentes sections de référence.

La société concessionnaire fait converger progressivement les tarifs kilométriques extrêmes au sein de chaque section de référence pour chaque classe de véhicule vers le taux kilométrique moyen réseau de la classe de véhicule concerné.

Pour la catégorie des véhicules ou ensembles de véhicules de hauteur totale inférieure ou égale à 2 mètres et de poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes (classe 1), l'évolution du tarif kilométrique moyen (HT) sur le périmètre de la concession de la société est égale à la moyenne des évolutions des taux kilométriques moyens (HT) en vigueur sur chaque section de référence, pondérée par le nombre de kilomètres parcourus sur la section considérée pendant la période de douze mois se terminant le 30 septembre de l'année précédant la hausse.

Au 1^{er} février 2013, le tarif kilométrique moyen applicable aux véhicules de classe 1 est de 6,22 centimes d'euros HT/km, soit 7,44 centimes d'euros TTC/km.

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

La société transmet les grilles tarifaires aux autorités concernées dans un délai de 40 jours avant leur application, et rend publics les tarifs de péage au moins dix jours francs avant leur date d'entrée en vigueur, sous réserve de l'obtention de l'accord de l'Etat dans des délais compatibles.

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

Pour la période couverte par le contrat de plan 2014-2018, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) intervient au 1^{er} février de chaque année (n) et, pour les véhicules de la classe 1, est égale à : $85 \% I_n + 0,37 \%$,

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

Pour l'exercice 2015, par exception aux clauses du présent article, l'évolution des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 a été fixée à zéro.

Pour les exercices 2016 à 2018, l'évolution des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 fixée au quatrième alinéa du présent article 25.2.II est majorée d'une hausse de 0,81% pour 2016, 0,22% pour 2017 et 0,76% pour 2018 en compensation de la hausse de la redevance domaniale issue du décret n°2013-436 du 28 mai 2013.

Pour les exercices 2019 à 2021, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 est égale à $70\% I_n + 0,198\%$.

Pour les exercices 2022 et 2023, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) pour les véhicules de la classe 1, est égale à $70 \% I_n$.

Pour les exercices 2019 à 2023, l'évolution des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 fixée au présent article est majorée d'une hausse de 0,25% chaque année, en compensation de l'absence de hausse des tarifs au 1^{er} février 2015.

Pour l'exercice 2023, l'évolution des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 fixée au présent article est également majorée d'une hausse de 0,060%.

Pour les exercices 2024 à 2026, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) pour les véhicules de la classe 1, est égale à $70 \% I_n + 0,315\%$,

A compter de l'exercice 2027, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) pour les véhicules de la classe 1, est égale à $70 \% I_n$.

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

Au 1^{er} février 2013, ces coefficients sont les suivants :

- classe 2 : 1,55 ;
- classe 3 : 2,45 ;
- classe 4 : 3,38 ;
- classe 5 : 0,60.

A compter du 1^{er} février 2014 et pour la durée du contrat de plan 2014-2018, ces coefficients restent fixes.

Du 1^{er} février 2019 au 31 janvier 2023, pour les véhicules des classes 2 à 5, les taux kilométriques moyens sur le périmètre de la concession de la société sont calculés selon la même formule que le taux kilométrique moyen pour les véhicules de la classe 1.

A compter du 1^{er} février 2023, les coefficients sont les suivants :

- classe 2 : 1,55 ;
- classe 3 : 2,45 ;
- classe 4 : 3,39 ;
- classe 5 : 0,60.

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

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

25.2. - III. Dispositions spécifiques au tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines

La traversée du tunnel et l'emprunt des routes d'accès concédées sont soumis à péage.

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

Pour chaque classe de véhicules, le « tarif de péage plafond » (appelé TPP) est défini comme la valeur maximale que peut prendre le « tarif de péage appliqué » (appelé TPA) de la classe considérée.

Les tarifs de péage, « tarif de péage plafond » ou « tarif de péage appliqué », doivent s'entendre hors taxe sur la valeur ajoutée (HT). Le concessionnaire applique à chaque tarif de péage appliqué le taux de TVA en vigueur à la date de perception du péage. Les tarifs de péage appliqués toutes taxes comprises (TTC) qui en résultent sont arrondis au dixième d'euro le plus proche.

Au 1^{er} février 2016 ou, à défaut, au dixième jour suivant l'entrée en vigueur du 17^{ème} avenant, les tarifs de péage plafonds, exprimés en euros HT, sont les suivants :

Classe 1 : 5,00 €

Classe 2 : 7,83 €

Classe 3 : 13,92 €

Classe 4 : 23,33 €

Classe 5 : 3,00 €.

A compter du 1^{er} février 2017, la hausse annuelle des tarifs de péage plafonds (HT) est égale à $0,7 \times I_n$ pour les classes 1, 2, 3, 4 et 5, avec $I_n = (i_{n-1}/i_{n-2}) - 1$, où i_n est l'indice des prix à la consommation, hors tabac, ensemble des ménages, constaté en octobre de l'année n.

Les dispositions des articles 25.2.-I et II., 25.3, 25.4, 25.5 et 25.11 ne sont pas applicables aux tarifs du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines.

Les dispositions des articles 25.6, 25.8, 25.9, 25.10 sont applicables aux tarifs du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines. La définition des classes 2, 3, 4, 5 de tarifs du tunnel Sainte-Marie-aux-Mines est celle du dernier alinéa de l'article 25.2. - II.

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

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

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

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

$$\forall \alpha \in [1;5], \frac{\sum_{p \in \text{réseau}} T_{p,n}^{\alpha} \times t_{p,n-1}^{\alpha}}{\sum_{p \in \text{réseau}} T'_{p,n}^{\alpha} \times t_{p,n-1}^{\alpha} \times (1 + H_n)} = 1$$

Avec :

n L'année d'augmentation des tarifs de péage

$T_{p,n}^{\alpha}$ tarif HT de l'origine/destination p pour la classe α et pour la grille applicable au 1^{er} février de l'année n

$T_{p,n}^{\alpha}$	tarif HT de l'origine/destination p pour la classe α et pour la grille applicable au 31 janvier de l'année n
$t_{p,n-1}^{\alpha}$	trafic (nombre de transactions) constaté pour l'origine/destination p pour la classe α sur les derniers 12 mois glissants connus
$I_n = \frac{i_{n-1}}{i_{n-2}} - 1$	où i_{n-1} est l'indice des prix à la consommation hors tabac ensemble des ménages concernant le mois d'octobre de l'année $n-1$ et i_{n-2} est l'indice des prix à la consommation hors tabac ensemble des ménages concernant le mois d'octobre de l'année $n-2$

- 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.

Le financement du barreau de raccordement de l'autoroute A 46 à l'autoroute A 6 est partiellement assuré par une tarification spécifique locale appliquée sur la barrière pleine voie en système ouvert construite au titre de cette opération. Cette tarification sera déterminée sur la base d'un tarif de péage à l'ouverture fixé pour la classe 1 à 2,20 € HT (valeur février 2009, indexé par rapport à la loi d'évolution tarifaire des péages).

Les effets éventuels d'un report de trafic lié à une mise en service de la liaison A 89 - A 6 seront évalués et répercutés par avenant sur les termes de l'équilibre financier du contrat de plan 2009-2013 ou à défaut du contrat suivant.

- 25.5 bis. Une majoration des tarifs, valorisée à 6,5 M€ HT (valeur juillet 2012), sera appliquée à l'ensemble des véhicules entrant ou sortant à la barrière pleine voie de Clermont-barrière et sur la gare en système ouvert de Gerzat ville, à l'occasion de la hausse annuelle des tarifs suivant la reprise en exploitation par la société concessionnaire de la section de l'autoroute A 75, comprise entre le diffuseur de Clermont-Ferrand-Est (A 711) et le diffuseur de La Jonchère (RD 213).

Une majoration des tarifs, valorisée à 2 M€ HT (valeur juillet 2012), sera appliquée à l'ensemble des véhicules entrant ou sortant à la barrière pleine voie de Clermont-barrière et sur la gare en système ouvert de Gerzat ville, à l'occasion de la hausse annuelle des tarifs suivant la mise en service de l'élargissement à 2 x 3 voies de l'autoroute A 75 entre Clermont-Ferrand-Est (A 711) et La Jonchère (RD 213).

Ces majorations de tarif s'appliqueront sur la grille TTC au 1^{er} février de l'année considérée telle qu'approuvée par les services de l'Etat. Ces recettes seront actualisées suivant l'évolution de l'indice des prix à la consommation (hors tabac, ensemble des ménages) entre le 1^{er} juillet 2012 et le 1^{er} novembre 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. Toutefois, l'année de leur application, la variation du tarif kilométrique moyen du réseau résultant de la majoration n'est pas incluse dans le taux de hausse annuel des tarifs de classe 1 tel que défini au 25.2-II.

25.5 *ter*. Une majoration des tarifs, valorisée à 7 M€ HT (valeur septembre 2020), est appliquée au 1^{er} février 2023 à l'ensemble des véhicules franchissant la barrière pleine voie de Fleury-en-Bière.

Cette majoration de tarif s'applique sur la grille TTC au 1^{er} février 2023 telle qu'approuvée par les services de l'Etat. Ces recettes sont actualisées suivant l'évolution de l'indice des prix à la consommation (hors tabac, ensemble des ménages) entre le 1^{er} septembre 2020 et le 1^{er} septembre 2022. Les tarifs majorés respectent les règles définies aux articles 25.1 à 25.4. Toutefois, l'année de leur application, la variation du tarif kilométrique moyen du réseau résultant de la majoration n'est pas incluse dans le taux de hausse annuel des tarifs de classe 1 tel que défini au 25.2-II.

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 sections suivantes sont libres de péage pour le trafic interne :
- a) Section Lutterbach-Burnhaupt et Voujeaucourt-Belfort-Nord de l'autoroute A 36 ;
 - b) Section Mâcon-Centre-Replonges de l'autoroute A 40 ;
 - c) Section Les Echets-Neyron de l'autoroute A 46 ;
 - d) Section Clermont-Ferrand-Nord-Clermont-Ferrand-Est de l'autoroute A 71 ;
 - e) Section Dijon-Crimolois (RD 108) de l'autoroute A 39 ;
 - f) Section Oyonnax-Sud-Oyonnax-Nord de l'autoroute A 404 ;
 - g) Section de l'autoroute A 5 comprise entre la rocade interdépartementale des villes nouvelles et le nœud A 5 - A 105 ;
 - h) L'autoroute A 105 (ex-A 5 b) ;
 - i) Section Miribel-Jonage-Saint-Maurice-de-Beynost et Balan-Pérouges de l'autoroute A 42 ;
 - j) Liaison A 89-A 6 entre La Tour de Salvagny et Limonest ;
 - k) Section Clermont-Ferrand-Est – La Jonchère de l'autoroute A 75 ;
 - l) Section RN 79 – RD 906 de l'autoroute A 406 ;
 - m) Section de l'autoroute A 6 comprise entre la RD 372 (Seine-et-Marne) et la RN 104 Est.

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

L'ensemble des tarifs en vigueur peuvent être consultés par toute personne intéressée soit sur un serveur télématique, soit auprès de la société concessionnaire, 36, rue du Docteur-Schmitt, 21000 Dijon - Saint-Apollinaire, 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 infrastructures de transport, Tour Séquoia, paroi Sud, 92055 Paris-La Défense.

- 25.9. 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.

- 25.10. 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 dossiers 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.

- 25.11. Les stipulations du présent 25.11 s'appliquent chaque année N à partir de N = 2033.

Au plus tard avant le 1^{er} 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^{er} 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 X_N .

Il est défini en annexe AA.16 au présent cahier des charges un chiffre d'affaires de référence X_{CN} , 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 X_N , exprimé en euros courants.

A 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 X_N :

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

b. Si $1,05 \times X_{CN} < X_N \leq 1,10 \times X_{CN}$ 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 $1,10 \times X_{CN} < X_N \leq 1,15 \times X_{CN}$ 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 $X_N > 1,15 \times X_{CN}$ alors :

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

Si $1,15 \times X_{CN} < X_N \leq 1,20 \times X_{CN}$, alors $S_N = 0,5 \times (X_N - 1,15 \times X_{CN})$

Si $1,20 \times X_{CN} < X_N$ alors $S_N = 0,5 \times (0,05 \times X_{CN}) + (X_N - 1,20 \times X_{CN})$

Le tarif kilométrique moyen de l'année N de la classe 1 (TKM_N) 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 TKM_{N+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 remplacera toutes les fois qu'il y aura 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 à toute vérification destinée à déterminer le tarif de péage à appliquer.

Article 28 - Perception des péages

La perception des péages devra 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 sera 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. Pour le tunnel Sainte-Marie-aux-Mines, il ne fait pas non plus obstacle à la vente d'allers et retours ou abonnements, ni à une différenciation des tarifs selon les jours et les heures en vue d'écarter les pointes de trafics et de permettre une meilleure utilisation du tunnel, ni à la perception de majorations pour les véhicules dont la circulation dans le tunnel nécessite des mesures particulières. Ils pourront être différents en fonction des caractéristiques des véhicules, du nombre de leurs occupants et du tonnage ou du volume de leur chargement.

La société mettra au point les modalités de perception du péage d'un commun accord avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes ou sections d'autoroutes contiguës, de manière à ce que la pluralité des concessionnaires ne soit pas cause de gêne pour l'utilisateur.

Ces dispositions seront soumises à l'approbation du ministre chargé de la voirie nationale dix-huit mois avant l'ouverture des sections concernées.

Article 29 - Franchise

Les fonctionnaires tenus d'emprunter les autoroutes et les ouvrages de la concession 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.

Aucun péage ne sera perçu auprès des véhicules empruntant le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines dans le cadre de l'exécution d'un service de transport collectif routier de voyageurs sur la ligne Saint-Dié – Sélestat, assuré au titre d'un contrat de service public par le groupe SNCF, ancienne propriétaire du tunnel.

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 dix-huitième 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.

A 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.

Dispositions complémentaires relatives au tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines

Sous réserve que cela ne nuise pas à l'implantation et au fonctionnement des installations techniques d'exploitation, y compris les bâtiments nécessaires aux services de sécurité et d'intervention d'urgence, et ne réduise pas au-dessous de ce qui est nécessaire les emplacements de stationnement pour véhicules en attente, le concessionnaire pourra aménager aux abords des têtes du tunnel des installations annexes directement utiles aux usagers ou autoriser, moyennant la perception de redevances à son profit, la construction et l'exploitation de telles installations.

L'Etat se réserve le droit, sans que le concessionnaire puisse réclamer aucune indemnité ni redevance à ce sujet, d'aménager sur les emprises de la concession hors du tunnel des installations d'intérêt public, sous réserve que celles-ci n'entraient pas le fonctionnement du tunnel ou la circulation sur les routes concédées.

Article 30 bis - Installations de 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'infrastructures 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 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 du code général de la propriété des personnes publiques. 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, 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'énergie renouvelable

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'Etat 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, 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'Etat 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 la société concessionnaire.

En cas de modification, de création ou de suppression, après l'entrée en vigueur du seizième 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 constituera, dans les deux mois suivant l'établissement par le concédant du programme d'entretien et de renouvellement visé à l'article 37, une garantie d'un montant égal au coût total prévisionnel des travaux prévus audit programme.

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

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

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

Faute pour l'Etat d'être en mesure d'établir le programme d'entretien et de renouvellement visé à l'article 38.2 dans le délai imparti au même article, la société concessionnaire constituera, dans les deux mois suivant la notification par l'Etat d'une demande à cette fin, une garantie d'un montant égal au produit de 5 % de la valeur des amortissements constatés des ouvrages de la concession telle qu'elle ressort du bilan de la société et du coefficient

TP(n)/TPO, où TP(o) est la valeur, pour le mois de février 2004, de l'index national des travaux publics TP01 tel que publié mensuellement au *Bulletin officiel de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes*, et TP(n) est la valeur de ce même index au quatrième mois précédant le mois de constitution de la garantie. Dès l'établissement du programme mentionné à l'article 38.2 la garantie sera ajustée au montant du coût total prévisionnel des travaux à réaliser.

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

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

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

Article 34 - Indexation

34.1.

- 34.1.1. Le coefficient mentionné à l'article 22.1.a du présent cahier des charges est calculé au millième le plus voisin du rapport :

Pour les mois antérieurs à août 1975 :

$$K1 = \frac{\text{TP 34 (n)}}{\text{TP 34 (o)}}$$

A partir d'août 1975 :

$$K1 = \frac{\text{TP 34 (août 1975)}}{\text{TP 34 (o)}} \times \frac{\text{TP 01 (n)}}{\text{TP 01 (août 1975)}}$$

34.1.2. Le coefficient mentionné aux articles 22.1.b, 23.1.1.1, 23.1.2.b du présent cahier des charges est calculé au millième le plus voisin du rapport :

$$K2 = 0,20 + 0,80 \frac{\text{TP 01 (n)}}{\text{TP 01 (o)}}$$

34.1.3. Les paramètres TP 01 et TP 34 sont les index nationaux de prix de travaux publics publiés mensuellement au Bulletin Officiel des services des prix.

La valeur du paramètre d'indice n est : pour l'application des articles 22.1.a et 22.1.b, celle définie à ces articles ; pour l'application de l'article 23.2.3., celle du sixième mois précédant la date de calcul du paramètre.

La valeur du paramètre d'indice o est :

- pour l'application de l'article 22.1.a, celle du mois de juin 1971 ;
- pour l'application de l'article 22.1.b, celle du mois de janvier 1977 ;
- pour l'application de l'article 23.1.1.1. (e et i), celle du mois de janvier 1976 ;
- pour l'application de l'article 23.1.1.1. (f, g et j), celle du mois de novembre 1976 ;
- pour l'application de l'article 23.1.1.1. (h et k), celle du mois de janvier 1977 ;
- pour l'application de l'article 23.1.1.1. (d), celle du mois de janvier 1982 ;
- pour l'application de l'article 23.1.1.1. (m), celle du mois figurant dans la décision ministérielle visée au dernier alinéa de l'article 23.1.1.1. ;
- pour l'application de l'article 23.2.3, celle du mois de janvier 1981.

34.2. Si l'indice TP 01 mentionné ci-dessus cessait d'être publié, les parties se rapprocheraient pour adopter d'un commun accord un indice équivalent.

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 1^{er} 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.

Chacun de ces états est détaillé année après année. Cette étude est transmise sous la forme d'un rapport, comprenant des tableaux de simulation et 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^{er} juillet, au ministre chargé de la voirie nationale, au ministre chargé de l'économie et au ministre chargé du budget les documents suivants :

- les comptes sociaux et leurs annexes approuvés de la société concessionnaire ;
- les comptes consolidés et leurs annexes du groupe constitué par la société concessionnaire et l'ensemble de ses filiales ;
- les comptes sociaux et leurs annexes approuvés de toute société contrôlant la société concessionnaire ;
- 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 domaines (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 opérations de maintenance et d'entretien par opération ;
- le programme des investissements à réaliser sur les cinq années ultérieures détaillé par opération selon le même format que le bilan des investissements du compte rendu d'exécution de la concession ;
- la ou les police(s) d'assurances contractée(s) attestant que sa responsabilité civile à l'égard de tout accident qui pourrait survenir dans la zone de concession du tunnel Sainte-Marie-aux-Mines est couverte, tant que la société n'aura pas constitué une réserve spéciale dont le montant sera jugé suffisant par le ministre chargé de la voirie nationale.

35.4. Le concédant peut demander à la société concessionnaire toute information complémentaire sur le compte rendu de l'exécution de la concession.

35.5. La société concessionnaire communique deux fois par an, avant le 1^{er} janvier et avant le 1^{er} 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 lui 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 quatre 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 format issu d'un logiciel tableur.

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 communication 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 30 novembre 2035.

36.2 Toutefois, la concession prendra 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^{er} 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 AA.17, ainsi que des éventuelles évolutions des coefficients de classe ou de périmètre de la concession postérieures au 1^{er} janvier 2006, et actualisées au 1^{er} janvier 2006 au taux de 8%, sera égal ou supérieur à 22 890 909 795 (vingt-deux milliards huit cent quatre-vingt-dix millions neuf cent neuf mille sept cent quatre-vingt-quinze) 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 au 31 décembre 2032, dans le respect des dispositions prévues à l'article 37 du présent cahier des charges.

La concession prendra 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.

Article 37 - Reprise des installations en fin de concession

37.1 Les biens de retour :

A l'expiration du délai résultant des dispositions de l'article 36 ci-dessus et par le seul fait de cette expiration, l'Etat se trouvera subrogé dans tous les droits de la société concessionnaire afférents à la concession.

Il entrera immédiatement et sous réserve des dispositions de l'article 37.3 gratuitement en possession des biens de retour. A dater du même jour, tous les produits de la concession lui reviendront.

37.2 Les biens de reprise :

Le cas échéant, les biens de reprise pourront être repris par l'Etat sur la base de leur valeur nette comptable augmentée éventuellement d'une survalueur estimée à dire d'experts et majorée, le cas échéant, de la TVA à reverser au Trésor public.

Les stocks et approvisionnements pourront être repris par l'Etat à leur valeur nette comptable et majorée, le cas échéant, de la TVA à reverser au Trésor public.

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

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

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

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

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

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

Article 38 - Rachat de la concession

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

Sera retranché de l'indemnité de rachat le montant des avances consenties par l'Etat à la société concessionnaire au titre de l'article 23.2.2 du présent cahier des charges, et qui n'aurait pas été remboursé par application des dispositions des articles 23.2.3 à 23.2.5 du présent cahier des charges.

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 seront exécutés par la société concessionnaire et à ses frais, dans un délai permettant de s'assurer du bon état d'entretien des ouvrages de la concession à la date de 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.

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

38.3. A compter de la date de rachat, l'Etat sera tenu, sauf en ce qui concerne les contrats de crédits, de se substituer 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 et 39.7 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 et 39.7 à 10 000 EUR. Il est appliqué à ce dernier montant un coefficient d'actualisation K1, où $K1 = TPn/TPo$, TPo étant la valeur pour le mois de février 2004 de l'index TP01 et TPn la valeur de ce même index au quatrième mois précédant la date d'échéance de la mise en demeure considérée. Le montant cumulé, exprimé en valeur février 2004 versé au titre du présent paragraphe 39.1 ne pourra excéder 10 millions d'euros par an, actualisé au coefficient K1.

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

Ce montant est affecté du coefficient K2, où $K2 = TPn/TPo$, TPo étant la valeur pour le mois de février 2004 de l'index TP01, et TPn la valeur de ce même index au quatrième mois précédant la date de mise en service telle que prévue à l'article 7.2.1.

Pour chacune des autoroutes ou sections d'autoroutes concernées, le montant cumulé exprimé en valeur février 2004 versé au titre du présent paragraphe 39.2 ne pourra excéder 37 800 000 EUR, actualisé au coefficient K2.

- 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 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 EUR 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 aux 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, soit sous la forme d'une garantie à première demande émise par un établissement de crédit de premier rang agréé dans les conditions du 3e 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.

A défaut de la production de ladite garantie dans le délai précité, le concédant pourra appliquer de plein droit une pénalité supplémentaire de 15 000 EUR, 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 EUR, 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, le concédant adresse par lettre recommandée avec accusé de réception au concessionnaire le montant 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 :

$$P_n = 10\,000 \text{ €} * N * K_n$$

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.

$$\text{où } K = I_n / I_o,$$

I_o 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 2014 ;

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_{\max_n} définie comme suit :

$$P_{\max_n} = 800\,000 \text{ €} * K_n$$

$$\text{où } K_n = I_n / I_o,$$

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.

Article 40 - Déchéance

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

1. Sauf cas de force majeure :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 aura à tout moment libre accès aux chantiers, aux ouvrages et aux bureaux de la société concessionnaire.

Pour l'exécution des travaux, la société concessionnaire exercera ou fera exercer un contrôle des travaux dont les opérations seront rassemblées dans des documents de contrôle.

Article 42 - Cession de la concession, fusion

Toute cession partielle ou totale de la concession de construction, d'exploitation et d'entretien de l'autoroute ou des ouvrages proprement dits, 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.

Le présent article ne saurait être interprété comme s'appliquant aux contrats d'exploitation des installations annexes visés à l'article 30.

Faute par la société concessionnaire de se conformer aux dispositions du présent article, elle encourra 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 - Election de domicile

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

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification relative à la concession sera valablement faite à la mairie de Paris.

Article 45 - Sans objet.

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

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

Article 47 - Annexes

47.1 Les pièces suivantes, et notamment celles annexées aux conventions de concession passées le 20 juin 1973 et le 25 août 1978, restent annexées au présent cahier des charges.

Pour les autoroutes A 36 et A 31 entre Beaune et Dijon :

- A. Plan de situation.
- B. Tracé de l'autoroute au 1/20 000.
- C. Profils en travers type. A 36 Belfort - Voujeaucourt.
- D. Instructions applicables au projet et dérogations.
- E. Documents indicatifs.
- F. Prévisions de trafic.
- G. Plan de financement.

Pour les autoroutes A 40, A 42, A 26 et A 31 entre Toul et Dijon (Gevrey-Chambertin) :

- 1. Plan de situation au 1/100 000.
- 2. Tracé de l'autoroute :
 - a) Tracé au 1/20 000 ou 1/25 000 ;
 - b) Tracé imposé par le ministre chargé de la voirie nationale pour l'échangeur de Toul.
- 3. Profils en long :
 - a) Contraintes de dénivelées des profils en long ;
 - b) Profils en long imposés par le ministre chargé de la voirie nationale pour l'échangeur de Toul.
- 4. Profils en travers types des diverses sections de l'autoroute, des bretelles, des échangeurs et de raccordement au réseau routier.
- 4 a. Profils en travers types pour les sections suivantes :
 - A 26. Troyes-Semoutiers ;
 - A 31. Langres-Beaune ;
 - A 40. Mâcon-Bourg-Nord ;
 - A 42. Chazey-Pont-d'Ain.
- 5. Echangeurs et mode de perception des péages.
- 5 a. Autoroute A 40, tableau des échangeurs.
- 5 3 a. Schéma de perception des péages sur l'autoroute A 40.
- 6. Nombre minimum, pour l'ensemble de l'autoroute, des aires annexes et des centres d'entretien d'exploitation.
- 6 a. Aires annexes et centres d'entretien sur les autoroutes A 26, A 31, A 40 et A 42.
- 7. Rétablissement de communication pour les routes nationales.
- 8. Instructions applicables au projet.
- 8 a. Instructions applicables aux projets et à leur réalisation : cette annexe s'applique aux sections d'autoroute à construire ainsi qu'aux aménagements qui seront réalisés sur les sections existantes.
- 9. Plan de financement.

Autoroute A 71 :

- I. - Plan de situation au 1/100 000.
- II. - Tracés de l'autoroute :
 - a) Tracés au 1/25 000 :
 - a-1 Bourges - Bruère-Allichamps ;
 - a-2 Bruère-Allichamps - Vallon-en-Sully ;
 - a-3 Vallon-en-Sully - Montmarault ;

- a-4 Montmarault - Gannat ;
- a-4 Gannat - Clermont-Ferrand-Nord - Clermont-Ferrand-Est.
- b) Tracés imposés par le ministre chargé de la voirie nationale :
 - b-1 Sur la commune de Farges-Allichamps du PK 35 au PK 37 ;
 - b-2 Sur la commune de Nozières du PK 38 au PK 40.
- III. - Profils en long (pour mémoire).
- IV. - Profils en travers types de la section courante de l'autoroute, des bretelles d'échangeur ou de raccordement au réseau routier.
- V. - Echangeurs et mode de perception des péages.
- V bis. - Limite de concession aux échangeurs de Bourges et Clermont-Ferrand-Est et au raccordement de la sortie Nord de Clermont-Ferrand au CD 210.
- V ter. - Bretelle de Montluçon.
- VI. - Nombre des aires annexes et des centres d'entretien et d'exploitation.
- VII. - Rétablissement de communication pour les routes nationales.
- VIII. - Instructions applicables aux projets et à leur réalisation.
- IX. - Plan de financement.

Autoroute A 719, Contournement de Gannat :

- 1 M. Plan de situation au 1/100 000.
- 2 M. Tracé de l'autoroute au 1/25 000.
- 3 M. Profils en long.
- 4 M. Profils en travers types.
- 5 M. Dispositifs d'échange et mode de perception des péages.
- 6 M. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation.
- 7 M. Rétablissement de communication pour les routes nationales.
- 8 M. Instructions applicables aux projets et à leur réalisation.
- 9 M. Coûts et programmation des travaux.

Autoroute A 46, section Anse - Neyron :

- 1 A. Plan de situation au 1/100 000.
- 2 A. Tracé de l'autoroute au 1/25 000.
- 3 A. Profils en long (pour mémoire).
- 4 A. Profils en travers types.
- 5 A. Dispositifs d'échange, mode de perception des péages et limite de concession.
- 6 A. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation.
- 7 A. Rétablissement de communication pour les routes nationales.
- 8 A. Instructions applicables aux projets et à leur réalisation.
- 9 A. Plan de financement.

Autoroute A 26, section Troyes-Est - Troyes-Nord :

- 1 B. Plan de situation au 1/250 000.
- 2 B. Tracé de l'autoroute au 1/25 000.
- 3 B. Profils en long.
- 4 B. Profils en travers types.
- 5 B. Dispositifs d'échange, mode de perception des péages et limite de concession.
- 6 B. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation.
- 7 B. Rétablissement de communication pour les routes nationales.
- 8 B. Instructions applicables aux projets et à leur réalisation.
- 9 B. Plan de financement.

Autoroute A 39, section Dijon-Crimolois :

- 1 J. Plan de situation au 1/25 000.

- 2 J. Tracé de l'autoroute au 1/5 000.
- 3 J. Profils en long.
- 4 J. Profils en travers types.
- 5 J. Dispositifs d'échange et mode de perception des péages.
- 6 J. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation.
- 7 J. Rétablissement de communication pour les routes nationales.
- 8 J. Instructions applicables aux projets et à leur réalisation.
- 9 J. Plan de financement.

Autoroute A 39, section Crimolois-Choisey (Dole) :

- 1 C. Plan de situation au 1/250 000.
- 2 C. Tracé de l'autoroute au 1/25 000.
- 3 C. Profils en long.
- 4 C. Profils en travers types.
- 5 C. Dispositifs d'échange et mode de perception des péages.
- 6 C. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation.
- 7 C. Rétablissement de communication pour les routes nationales.
- 8 C. Instructions applicables aux projets et à leur réalisation.
- 9 C. Plan de financement.

Autoroute A 39, section Choisey-Bourg-en-Bresse :

- 1 N. Plan de situation au 1/250 000.
- 2 N. Tracé de l'autoroute au 1/25 000.
- 3 N. Profils en long.
- 4 N. Profils en travers types.
- 5 N. Dispositifs d'échange et mode de perception des péages.
- 6 N. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation.
- 7 N. Rétablissement de communication pour les routes nationales.
- 8 N. Instructions applicables aux projets et à leur réalisation.
- 9 N. Plan de financement.

Autoroutes A 5 et A 105, section la Francilienne-RD 471 :

- 1 G. Plan de situation au 1/100 000.
- 2 G. Tracé de l'autoroute au 1/25 000.
- 3 G. Profils en long.
- 4 G. Profils en travers types.
- 5 G. Dispositifs d'échange et mode de perception des péages.
- 6 G. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation.
- 7 G. Rétablissement de communication pour les routes nationales.
- 8 G. Instructions applicables aux projets et à leur réalisation.
- 9 G. Plan de financement.

Autoroutes A 5 et A 105, section RD 471-Sens :

- 1 H. Plan de situation au 1/100 000.
- 2 H. Tracé de l'autoroute au 1/10 000.
- 3 H. Profils en long.
- 4 H. Profils en travers types.
- 5 H. Dispositifs d'échange et mode de perception des péages.
- 6 H. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation.
- 7 H. Rétablissement de communication pour les routes nationales.
- 8 H. Instructions applicables aux projets et à leur réalisation.

9 H. Plan de financement.

Autoroutes A 5 et A 105, section Sens-Troyes :

- 1 D. Plan de situation au 1/100 000.
- 2 D. Tracé de l'autoroute au 1/10 000.
 - a) La Chapelle-sur-Oreuse à Soucy (PR 68 à 74,5) ;
 - b) Soucy à Foissy-sur-Vanne (PR 74,5 à 85) ;
 - c) Foissy-sur-Vanne à Planty (PR 85 à 97) ;
 - d) Planty à Estissac (PR 97 à 109) ;
 - e) Estissac à Torvilliers (PR 109 à 120) ;
 - f) Torvilliers à Moussey (PR 120 à 131) ;
 - g) Moussey à Clérey (A 26) (PR 131 à 140).
- 3 D. Profils en long.
- 4 D. Profils en travers types.
- 5 D. Dispositifs d'échange et mode de perception des péages.
- 6 D. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation.
- 7 D. Rétablissement de communication pour les routes nationales.
- 8 D. Instructions applicables aux projets et à leur réalisation.
- 9 D. Plan de financement.

Autoroute A 40, section A 6-Mâcon-Est :

- 1 E. Plan de situation au 1/100 000.
- 2 E. Tracé de l'autoroute au 1/10 000.
- 3 E. Profils en long (pour mémoire).
- 4 E. Profils en travers types.
- 5 E. Dispositifs d'échange et mode de perception des péages.
- 6 E. Sans objet.
- 7 E. Rétablissement de communication pour les routes nationales.
- 8 E. Instructions applicables aux projets et à leur réalisation.
- 9 E. Plan de financement.

Autoroute A 406, contournement de Mâcon :

- 1 V. Plan de situation au 1/250 000.
- 2 V. Tracé de l'autoroute au 1/25 000.
- 3 V. Profils en long.
- 4 V. Profils en travers types.
- 5 V. Dispositifs d'échange et mode de perception des péages.
- 6 V. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation.
- 7 V. Rétablissement de communication pour les routes nationales.
- 8 V. Instructions applicables aux projets et à leur réalisation.
- 9 V. Coûts et programmation des travaux.

Autoroute A 19 (ex-A 160), (la section A 5-RN 6 est incluse dans la série d'annexes H), section RN 6-Courtenay :

- 1 K. Plan de situation au 1/100 000.
- 2 K. Tracé de l'autoroute au 1/10 000.
- 3 K. Profils en long.
- 4 K. Profils en travers types.
- 5 K. Dispositifs d'échange et mode de perception des péages.
- 6 K. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation.
- 7 K. Rétablissement de communication pour les routes nationales.
- 8 K. Instructions applicables aux projets et à leur réalisation.

9 K. Plan de financement.

Autoroute A 432, section La Boisse-Pusignan :

- 1 L. Plan de situation au 1/250 000.
- 2 L. Tracé de l'autoroute au 1/25 000.
- 3 L. Profils en long.
- 4 L. Profils en travers types.
- 5 L. Dispositifs d'échange et mode de perception des péages.
- 6 L. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation.
- 7 L. Rétablissement de communication pour les routes nationales.
- 8 L. Instructions applicables aux projets et à leur réalisation.
- 9 L. Plan de financement.

Autoroute A 432, section Pusignan-Saint-Laurent-de-Mure (contournement de Satolas)

- 1 U. Plan de situation au 1/250 000.
- 2 U. Tracé de l'autoroute au 1/25 000.
- 3 U. Profils en long.
- 4 U. Profils en travers types.
- 5 U. Dispositifs d'échange et mode de perception des péages.
- 6 U. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation.
- 7 U. Rétablissement de communication pour les routes nationales.
- 8 U. Instructions applicables aux projets et à leur réalisation.
- 9 U. Plan de financement.

Autoroute A 77 (ex-A 67), section Dordives-Boismorand :

- 1 P. Plan de situation au 1/250 000.
- 2 P. Tracé de l'autoroute au 1/25 000.
- 3 P. Profils en long.
- 4 P. Profils en travers types.
- 5 P. Dispositifs d'échange et mode de perception des péages.
- 6 P. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation.
- 7 P. Rétablissement de communication pour les routes nationales.
- 8 P. Instructions applicables aux projets et à leur réalisation.
- 9 P. Plan de financement.

Autoroute A 77 (ex-A 67), section Boismorand-Cosne-Cours-sur-Loire :

- 1 S. Plan de situation au 1/250 000.
- 2 S. Tracé de l'autoroute au 1/25 000.
- 3 S. Profils en long.
- 4 S. Profils en travers types.
- 5 S. Dispositifs d'échange et mode de perception des péages.
- 6 S. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation.
- 7 S. Rétablissement de communication pour les routes nationales.
- 8 S. Instructions applicables aux projets et à leur réalisation.
- 9 S. Plan de financement.

Autoroute A 77 (ex-A 67), section Cosne-Cours-sur-Loire Nord-Cosne-Cours-sur-Loire Centre :

- 1 T. Plan de situation au 1/250 000.
- 2 T. Tracé de l'autoroute au 1/25 000.
- 3 T. Profils en long.

- 4 T. Profils en travers types.
- 5 T. Dispositifs d'échange et mode de perception des péages.
- 6 T. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation.
- 7 T. Rétablissement de communication pour les routes nationales.
- 8 T. Instructions applicables aux projets et à leur réalisation.
- 9 T. Plan de financement.

Autoroute A 404, antenne autoroutière d'Oyonnax :

- 1 R. Plan de situation au 1/200 000.
- 2 R. Tracé de l'autoroute au 1/25 000.
- 3 R. Profils en long.
- 4 R. Profils en travers types.
- 5 R. Dispositifs d'échange et mode de perception des péages.
- 6 R. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation.
- 7 R. Rétablissement de communication pour les routes nationales.
- 8 R. Instructions applicables aux projets et à leur réalisation.
- 9 R. Plan de financement.

47.2. Les pièces suivantes sont annexées au présent cahier des charges :

Autoroute A 432, section La Boisse-Les Echets :

- 1 W. Plan de situation au 1/100 000.
- 2 W. Tracé de l'autoroute au 1/25 000.
- 3 W. Profils en long.
- 4 W. Profils en travers types.
- 5 W. Dispositifs d'échange et mode de perception des péages.
- 6 W. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation.
- 7 W. Rétablissement de communication pour les routes nationales.
- 8 W. Instructions applicables aux projets et à leur réalisation.
- 9 W. Coûts et programmation des travaux.

Autoroute A 719, section Gannat-Vichy :

- 1 X. Plan de situation au 1/100 000.
- 2 X. Tracé de l'autoroute au 1/25 000.
- 3 X. Profils en long.
- 4 X. Profils en travers types.
- 5 X. Dispositifs d'échange et mode de perception des péages.
- 6 X. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation.
- 7 X. Rétablissement de communication pour les routes nationales.
- 8 X. Instructions applicables aux projets et à leur réalisation.
- 9 X. Coûts et programmation des travaux.

Barreau de raccordement A 6 - A 46 :

1. AB. Plan de situation au 1/100 000.
2. AB. Tracé de l'autoroute au 1/15 000.
3. AB. Profil en travers type.
4. AB. Dispositifs d'échange et mode de perception des péages.
5. AB. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation.
6. AB. Rétablissement de communication pour les routes nationales.
7. AB. Calendrier prévisionnel de réalisation.
8. AB. Environnement.

Liaison A 89-A 6 :

1. AC. Plan de situation.
2. AC. Tracé de l'autoroute.
3. AC. Profil en long.
4. AC. Profil en travers type.
5. AC. Dispositifs d'échange et mode de perception des péages.
6. AC. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation.
7. AC. Rétablissement de communication pour les routes nationales.
8. AC. Calendrier prévisionnel de réalisation.

Elargissement de l'autoroute A 75 à 2x3 voies entre Clermont-Ferrand-Est et La Jonchère :

1. AD. Plan de situation.
2. AD. Tracé et description du projet.
3. AD. Profil en long.
4. AD. Profil en travers type.
5. AD. Dispositifs d'échange et mode de perception des péages.
6. AD. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation.
7. AD. Rétablissement de communication pour les routes nationales.
8. AD. Calendrier prévisionnel de réalisation.

Reconfiguration du dispositif d'échange entre les autoroutes A 6 et A 406 et la RN 79 au sud de Mâcon :

1. AE. Plan de situation.
2. AE. Tracé et description du projet.
3. AE. Profil en long.
4. AE. Profil en travers type.
5. AE. Dispositifs d'échange et mode de perception des péages.
6. AE. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation.
7. AE. Rétablissement de communication pour les routes nationales.
8. AE. Calendrier prévisionnel de réalisation.

Reconfiguration du dispositif d'échange entre l'autoroute A 71 et la RN 79 au niveau de Montmarault :

1. AF. Plan de situation.
2. AF. Tracé et description du projet.
3. AF. Profil en long.
4. AF. Profil en travers type.
5. AF. Dispositifs d'échange et mode de perception des péages.
6. AF. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation.
7. AF. Rétablissement de communication pour les routes nationales.
8. AF. Calendrier prévisionnel de réalisation.

Reconfiguration du dispositif d'échange entre l'autoroute A 36, la RN 1019 et la RD 437 au niveau de Sevenans :

1. AG. Plan de situation.
2. AG. Tracé et description du projet.
3. AG. Profil en long.
4. AG. Profil en travers type.
5. AG. Dispositifs d'échange et mode de perception des péages.
6. AG. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation.
7. AG. Rétablissement de communication pour les routes nationales.

8. AG. Calendrier prévisionnel de réalisation.

Tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines

0. AH. Caractéristiques de l'ouvrage.

1. AH. Plan de situation.

2. AH. Profil en long.

3. AH. Profils en travers.

4. AH. Système de péage.

5. AH. Aires annexes.

6. AH. Echangeurs.

7. AH. Installations fixes d'exploitation.

8. AH. Instructions applicables au projet et à sa réalisation.

9. AH. Calendrier prévisionnel de réalisation de travaux de rénovation et de mise en sécurisation.

10. AH. Modalités techniques et financières en cas de rétablissement ultérieur des circulations ferroviaires dans le tunnel.

Les annexes ci-jointes relatives au tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines doivent être lues en tenant compte de la table de concordance suivante :

Terme apparaissant dans les annexes :	46.1	46.2	46.3	46.4	46.5	46.6	46.7	46.8	46.9
A remplacer par :	1. AH	2. AH	3. AH	4. AH	5. AH	6. AH	7. AH	8. AH	9. AH

Autoroute A 6 entre le diffuseur de la RN 37 et l'échangeur de la RN 104 Est :

1. AI. Plan de situation ;

2. AI. Tracé et description du projet ;

3. AI. Profil en long ;

4. AI. Profil en travers type ;

5. AI. Dispositifs d'échange et mode de perception des péages ;

6. AI. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation ;

7. AI. Rétablissement de communication pour les routes nationales ;

8. AI. Calendrier prévisionnel de réalisation.

Autoroute A 105 entre le diffuseur de la RD 1605 et le diffuseur de la RD 82 :

1. AJ. Plan de situation ;

2. AJ. Tracé et description du projet ;

3. AJ. Profil en long ;

4. AJ. Profil en travers type ;

5. AJ. Dispositifs d'échange et mode de perception des péages ;

6. AJ. Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation ;

7. AJ. Rétablissement de communication pour les routes nationales ;

8. AJ. Calendrier prévisionnel de réalisation.

Annexe AA – Echancier d'investissements pour l'application de l'article 7.4 du cahier des charges :

- AA.1. Pour l'autoroute A 719 entre Gannat et Vichy

- AA.2. Pour l'autoroute A 432 entre La Boisse et les Echets

- AA.3. Pour l'autoroute A 406 - contournement de Mâcon

- AA.4. Pour l'élargissement de l'A 36 entre Belfort et Voujeaucourt
- AA.5. Pour l'élargissement de l'A 31 entre Gémeaux et Serrigny
- AA.6. Pour le barreau de raccordement de l'autoroute A 46 à l'autoroute A 6
- AA.7. Pour l'élargissement de l'autoroute A 46 entre Anse et Genay :
- AA.8. Pour l'élargissement entre la barrière pleine voie de Clermont-Ferrand de l'autoroute A 71 à l'autoroute A 75
- AA.9. Pour le télépéage sans arrêt (programme de réalisation du contrat de plan 2009-2013)
- AA.10. Pour la sécurisation des tunnels de l'A 40 : éclairage Chamoise
- AA.11. Pour la liaison A 89 – A 6 entre La Tour de Salvagny et Limonest
- AA.12. Pour l'élargissement de l'autoroute A 6 entre Auxerre Nord et Auxerre Sud
- AA.13. Pour l'élargissement de l'autoroute A 71 au niveau de l'aire des Volcans
- AA.14. Pour les IEAS soumis à l'application de l'article 7.4 du cahier des charges

Annexe AA.15. Echancier d'investissements des opérations pour l'application de l'article 7.5 du cahier des charges

Annexe AA.16. Valeurs de X_{CN} relative à l'application de l'article 25.11

Annexe AA.17. Taux de hausse du tarif kilométrique moyen applicable aux véhicules de la classe 1 relative à l'application de l'article 36.2

Annexe AA.18 : Echancier pour l'application de l'article 7.6 du cahier des charges

Annexe AA.19 : Echancier pour l'application de l'article 7.7 du cahier des charges.

Annexes relatives au plan de relance autoroutier :

- annexe PRA 1 relative aux opérations objet du plan de relance autoroutier ;
- annexe PRA 2 relative aux modalités de suivi du plan de relance autoroutier ;
- annexe PRA 3 relative aux clauses sociales ;
- annexe PRA 4 relative aux modalités de reprise de l'exploitation des sections remises à la société concessionnaire.

Annexes relatives au plan d'investissement autoroutier :

- annexe PIA 1 relative aux opérations objet du plan d'investissement autoroutier ;
- annexe PIA.A01 : Fiche relative à la création d'un demi-diffuseur à Chalon Champforgeuil ;
- annexe PIA.B01 : Fiche relative à la création de passages à faune ;
- annexe PIA.B02 : Fiche relative à la réalisation de parkings de covoiturage ;
- annexe PIA.B04 : Fiche relative à l'amélioration de la continuité hydraulique des passages inférieurs ;
- annexe PIA.B05 : Fiche relative à la restauration de cours d'eau et de milieux humides ;
- annexe PIA.B06 : Fiche relative au traitement des eaux sur points particuliers (gares et viaducs).

Annexes relatives au 19^e avenant :

- annexe CP 1 relative aux opérations objet du 19^e avenant ;
- annexe CP 2 relative aux modalités de suivi du 19^e avenant ;
- annexe CP 3 relative aux clauses sociales dans le cadre du 19^e avenant ;
- annexe CP 4 relative aux modalités de reprise de l'exploitation des sections remises à la société concessionnaire dans le cadre du 19^e avenant ;
- annexe CP.01 : Fiche relative à l'opération Études PMAU Lyon A42 A46 ;
- annexe CP.02 : Fiche relative à l'opération Études PMAU Dijon RN274-A39 ;
- annexe CP.03 : Fiche relative à l'opération TML Sécurisation entrée ouest ;
- annexe CP.04 : Fiche relative à l'opération PEM A6 Villabé ;
- annexe CP.05 : Fiche relative à l'opération VR2+ A6 Lyon ;
- annexe CP.06 : Fiche relative à l'opération VR2+ A42 Lyon ;

- annexe CP.07 : Fiche relative à l'opération Parkings covoiturage ;
- annexe CP.08 : Fiche relative à l'opération PSPL A5b La Galande ;
- annexe CP.09 : Fiche relative à l'opération PSPL A6 Macon Saint-Albain ;
- annexe CP.10 : Fiche relative à l'opération PSPL A36 Porte Alsace Sud ;
- annexe CP.11 : Fiche relative à l'opération PSPL A46 Mionnay Est ;
- annexe CP.12 : Fiche relative à l'opération PSPL A46 Mionnay Ouest ;
- annexe CP.13 : Fiche relative à l'opération Études 2x3 voies A42 Pérourges - Pont d'Ain.

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

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 2a : état structurel des ouvrages de franchissements ;
- annexe IP 2b : état structurel des tubes de tunnels et tranchées couvertes ;
- annexe IP 2c : état structurel des ouvrages de soutènement ;
- annexe IP 3 : fonctionnalité des ouvrages d'art ;
- annexe IP 4 : sécurité sur ouvrage d'art ;
- annexe IP 5 : qualité des aires de repos ;
- annexe IP 6 : délais d'intervention sur événement ;
- annexe IP 7 : délais de signalement d'un événement grave par radio et panneaux à messages variables ;
- annexe IP 8 : gêne au péage ;
- annexe IP 9 : gestion de la viabilité hivernale ;
- annexe IP 10 : délais de réponse aux sollicitations écrites d'utilisateurs ;
- annexe IP 11 : délais de dépannage.

Annexes relatives aux indicateurs de suivi :

- annexe IS : tableau récapitulatif des indicateurs de suivi ;
- annexe IS 0bis : entretien structurel des chaussées « IQRA structure » ;
- annexe IS 1bis : état visuel des chaussées.

Annexe Y : Données événementielles liées à la sécurité routière.

Annexe Z : Instructions applicables aux projets et à leur réalisation.

L'ensemble des pièces susmentionnées annexées au cahier des charges pourront être consultées au ministère de la transition écologique et solidaire, tour Séquoia, Paris-La Défense.

ANNEXE Y

DONNÉES ÉVÉNEMENTIELLES LIÉES À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

CONTENU		SOURCES	DÉLAIS ET PÉRIODICITÉ de fourniture	OBJECTIF DE DIFFUSION
Événements trafic.	Bouchons. Ralentissements.	SCA-CIGT. Gendarmerie. Police.	En temps réel.	Diffuser les événements perturbants.
Accidents.	Accidents.	SCA-CIGT. Gendarmerie. Police.	En temps réel.	Diffuser 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 AA

ÉCHÉANCIER D'INVESTISSEMENTS POUR L'APPLICATION DE L'ARTICLE 7.4 DU CAHIER DES CHARGES

AA.1. Pour l'autoroute A 719 entre Gannat et Vichy :

(En millions d'euros HT valeur 2003)

	TOTAL	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Coût des travaux.....	71,1	0	0,6	1,0	1,9	5,6	11,0	16,0	18,6	16,4

AA.2. Pour l'autoroute A 432 entre La Boisse et les Echets :

(En millions d'euros HT valeur 2003)

	TOTAL	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Coût des travaux.....	203,7	1,5	2,9	4,8	16,0	27,8	41,2	49,6	33,7	26,2

AA.3. Pour l'autoroute A 406 - contournement de Mâcon :

(En millions d'euros HT valeur 2003)

	TOTAL	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Coût des travaux	121,9	0,1	1,0	1,9	12,2	19,2	26,2	27,4	18,0	15,9	0,0

AA.4. Pour l'élargissement de l'A 36 entre Belfort et Voujeaucourt :

(En millions d'euros HT valeur 2003)

	TOTAL	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Coût des travaux.....	246,8	1,2	2,0	14,6	30,4	31,5	33,3	43,3	29,7	30,2	30,6

AA.5. Pour l'élargissement de l'A 31 entre Gêmeaux et Serrigny :

(En millions d'euros HT valeur 2003)

	TOTAL	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Coût des travaux.....	134,8	0,1	0,6	10,2	22,9	20,1	15,3	4,6	4,5	21,3	35,0

AA.6. Pour le barreau de raccordement de l'autoroute A 46 à l'autoroute A 6 :

(En millions d'euros HT valeur janvier 2009)

	TOTAL	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût des travaux.....	76,0	0,0	1,1	3,6	12,4	20,9	22,8	13,3	1,9

AA.7. Pour l'élargissement de l'autoroute A 46 entre Anse et Genay :

(En millions d'euros HT valeur janvier 2009)

	TOTAL	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Coût des travaux.....	41,0	0,0	1,2	4,5	10,5	14,5	8,9	1,4

AA.8. Pour l'élargissement entre la barrière pleine voie de Clermont-Ferrand de l'autoroute A 71 à l'autoroute A 75 :

(En millions d'euros HT valeur janvier 2009)

	TOTAL	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Coût des travaux.....	73,0	0,0	2,2	8,0	18,6	25,7	15,9	2,6

AA.9. Pour le télépéage sans arrêt (programme de réalisation du contrat de plan 2009-2013) :

(En millions d'euros HT valeur janvier 2009)

	TOTAL	2009	2010	2011	2012	2013
Coût des travaux.....	40,8	3,2	8,0	10,6	10,0	9

AA.10. Pour la sécurisation des tunnels de l'A 40 : éclairage Chamoise :

(En millions d'euros HT valeur janvier 2009)

	TOTAL	2009	2010	2011	2012	2013
Coût des travaux.....	3,9	0,4	0,0	1,6	1,9	0,0

AA.11. Pour la liaison A 89 – A 6 entre La Tour de Salvagny et Limonest :

(En millions d'euros HT valeur juillet 2012)

	TOTAL	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Coût des travaux.....	146,0	2,0	4,0	11,0	46,0	68,0	15,0

AA.12. Pour l'élargissement de l'autoroute A 6 entre Auxerre Nord et Auxerre Sud :

(En millions d'euros HT valeur juillet 2012)

	TOTAL	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Coût des travaux.....	56,0	1,0	4,0	9,0	17,0	22,0	3,0

AA.13. Pour l'élargissement de l'autoroute A 71 au niveau de l'aire des Volcans :

(En millions d'euros HT valeur juillet 2012)

	TOTAL	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Coût des travaux.....	26,0	1,0	2,0	5,0	7,0	9,0	2,0

AA.14. Pour les IEAS soumis à l'application de l'article 7.4 du cahier des charges :

(En millions d'euros HT valeur juillet 2012)

	TOTAL	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	DATE de mise en service
Création de places de parking PL Fiches 100.3 et 100.6	8,6	0,0	1,8	1,8	1,0	2,0	2,0	0,0	31 déc. 2018
Création de places de stationnement sur la BPV des Eprunes Fiche 100.4	1,95	0,0	0,0	0,0	0,95	1,0	0,0	0,0	31 déc. 2017
Création de cabines de toilettes pour chauffeurs routiers Fiche 100.10	6,0	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	1,0	0,0	31 déc. 2018
Requalification des aires de repos Fiches 300.1, 300.1.1, 300.1.2	48,562	0,0	2,0	10,0	10,0	12,562	14,0	0,0	31 déc. 2018
Protections acoustiques Fiche 400.4	7,5	0,0	0,0	0,0	0,0	3,5	4,0	0,0	31 déc. 2018
Protection des captages d'eau potable	7,75	0,0	0,0	0,0	0,0	3,3	4,45	0,0	31 déc. 2018
Sécurisation tunnels A 40	10,1	0,0	0,0	0,0	0,0	5,0	5,1	0,0	31 déc. 2018
Total	90,462	0,0	3,8	12,8	13,95	29,362	30,55	0,0	

AA.15. Echancier d'investissements des opérations pour l'application de l'article 7.5 du cahier des charges :

(En millions d'euros HT valeur juillet 2012)

	TOTAL	2014	2015	2016	2017	2018
Elargissement de l'autoroute A 75 à 2x3 voies entre Clermont-Ferrand-Est et la Jonchère	170	17	27	60	51	15
Reconfiguration du dispositif d'échange entre les autoroutes A 6 et A 406 et la RN 79 au sud de Mâcon	39	3	22	14	0	0
Reconfiguration du dispositif d'échange entre l'autoroute A 71 et la RN 79 au niveau de Montmarault	90	5	37	38	10	0
Reconfiguration du dispositif d'échange entre l'autoroute A 36, la RN 1019 et la RD 437 au niveau de Sevenans	120	25	69	26	0	0
Total à prendre en compte pour l'application des dispositions de l'article 7.5 du cahier des charges	419	50	155	138	61	15

Pour effectuer le calcul en euros courants conformément au paragraphe b) de l'article 7.5, le coefficient d'actualisation utilisé est le TP01.

AA.16. Valeurs de X_{CN} relative à l'application de l'article 25.11

	VALEUR POUR L'ANNEE 2033 (mise à jour à l'occasion du 19 ^e avenant)	VALEUR POUR L'ANNEE 2034 (mise à jour à l'occasion du 19 ^e avenant)
Valeur de X_{CN} (M€ HT)	2460	2510

Ces valeurs seront revues à l'occasion de tout avenant, postérieur au dix-septième avenant, modifiant le périmètre de la concession ou les règles d'évolution des tarifs.

AA.17. Taux de hausse du tarif kilométrique moyen applicable aux véhicules de la classe 1 relative à l'application de l'article 36.2

2006	2007	2008	2009-2035
85% x I + 0,85%	85% x I + 0,85%	85% x I + 0,85%	70% x I

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

AA.18. Echéanciers d'investissement des opérations pour l'application de l'article 7.6 du cahier des charges :

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

<i>En millions d'euros HT valeur janvier 2016</i>		2017	2018	2019	2020	2021	2022
PIA.A01	Création d'un demi-diffuseur à Chalon Champforgeuil	0,22	0,65	1,26	1,77	0,25	-
PIA.A03	Création d'un diffuseur complet à Quincieux	Article 7.6 non applicable à l'opération					

2. Autres opérations

<i>En millions d'euros HT valeur janvier 2016</i>		2017	2018	2019	2020	2021	2022
PIA.B01	Création de passages à faune	1,50	22,50	22,50	23,90	-	-
PIA.B02	Réalisation de parkings de covoiturage	2,20	3,20	3,70	1,54	-	-
PIA.B04	Amélioration de la continuité hydraulique des passages inférieurs	0,50	1,50	1,42	-	-	-
PIA.B05	Restauration de cours d'eau et de milieux humides	0,04	0,08	0,17	-	-	-
PIA.B06	Traitement des eaux sur points particuliers (gares et viaducs)	0,50	2,50	3,13	-	-	-

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

AA.19. Echanciers d'investissement des opérations pour l'application de l'article 7.7 du cahier des charges :

<i>En millions d'euros HT valeur septembre 2020</i>		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
CP.AI	Autoroute A6 entre le diffuseur de la RN 37 et l'échangeur de la RN 104 Est	2,156	6,468	12,936	30,184	49,588	58,212	40,964	12,936	2,156
CP.AJ	Autoroute A105 entre le diffuseur de la RD 1605 et le diffuseur de la RD 82	0,095	0,285	0,855	1,520	3,420	2,470	0,855	-	-
CP.01	Études PMAU Lyon A42 A46	-	0,900	2,500	1,700	1,100	0,950	-	-	-
CP.02	Études PMAU Dijon RN274-A39	-	0,700	1,500	1,500	0,300	-	-	-	-
CP.03	TML Sécurisation entrée ouest	0,100	0,100	1,300	1,460	0,300	-	-	-	-
CP.04	PEM A6 Villabé	-	0,782	1,094	2,345	3,595	3,908	1,876	1,563	0,469
CP.05	VR2+ A6 Lyon	-	0,200	1,000	0,240	-	-	-	-	-
CP.06	VR2+ A42 Lyon	-	0,300	1,700	0,300	-	-	-	-	-
CP.07	Parkings covoiturage	-	0,257	1,028	2,055	1,798	-	-	-	-
CP.08	PSPL A5b La Galande	-	0,675	1,350	4,049	3,085	0,482	-	-	-
CP.09	PSPL A6 Macon Saint-Albain	-	0,482	0,964	2,891	2,203	0,344	-	-	-
CP.10	PSPL A36 Porte Alsace Sud	-	0,725	1,449	4,347	3,312	0,518	-	-	-
CP.11	PSPL A46 Mionnay Est	-	0,454	0,909	2,726	2,077	0,325	-	-	-
CP.12	PSPL A46 Mionnay Ouest	-	0,862	1,725	5,174	3,942	0,616	-	-	-

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 PRA 1

Programme de travaux du plan de relance autoroutier

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

<i>NATURE</i>	<i>OPERATION</i>
Elargissement	Elargissement de l'A 75 à 2 x 3 voies entre Clermont-Ferrand-Est et La Jonchère
Reconfiguration de dispositif d'échange	Reconfiguration du dispositif d'échange entre les autoroutes A 6 et A 406 et la RN 79 au sud de Mâcon
	Reconfiguration du dispositif d'échange entre l'autoroute A 71 et la RN 79 au niveau de Montmarault
	Reconfiguration du dispositif d'échange entre l'autoroute A 36, la RN 1019 et la RD 437 au niveau de Sevenans

Les modalités de reprise de l'exploitation des sections remises à la société concessionnaire dans le cadre du plan de relance autoroutier font l'objet de l'annexe PRA4.

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 *bis* est constitué des éléments suivants :

1. - Fiche de synthèse sur l'avancement du plan de relance autoroutier
 - 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 7.5
2. - Fiche détaillée par opération
 - a. Présentation de l'opération
 - i. Nature de l'opération (*notamment au regard de la nomenclature de l'article PRA1*)
 - 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

Annexe PIA 1 : opérations du plan d'investissement autoroutier

Les ouvrages construits dans le cadre des opérations listées dans le tableau ci-dessous intègrent l'assiette de la concession dès leur mise en service.

Dans le cadre du dix-huitième 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

<i>Nature</i>	<i>Référence</i>	<i>Opération</i>	<i>Date prévisionnelle d'entrée en vigueur de la DUP</i>	<i>Date de mise en service</i>	<i>Coût de construction (M€ HT - valeur janvier 2016)</i>	<i>Montant pris en compte pour l'application du e) de l'article 7.6 (M€ HT - valeur janvier 2016) *</i>	<i>Subvention des collectivités territoriales (M€ HT - valeur janvier 2016)</i>
Diffuseurs	PIA.A01	Création d'un demi-diffuseur à Chalon Champforgueil	24 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la publication du décret approuvant le 18 ^{ème} avenant à la convention de concession et la signature de la dernière convention de financement avec les collectivités locales cofinanceuses	DUP + 24 mois	11,500	4,152	7,350

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

2) Autres opérations

<i>Nature</i>	<i>Référence</i>	<i>Opération</i>	<i>Date de mise en service</i>	<i>Coût de construction (M€ HT - valeur janvier 2016)</i>	<i>Montant pris en compte pour l'application du e) de l'article 7.6 (M€ HT - valeur janvier 2016) *</i>	<i>Subvention des collectivités territoriales (M€ HT - valeur janvier 2016)</i>
Aménagements environnementaux	PIA.B01	Création de passages à faune	Publication du 18 ^{ème} avenant + 48 mois	70,400	53,700	Non
	PIA.B02	Réalisation de parkings de covoiturage	Publication du 18 ^{ème} avenant + 48 mois	10,640	8,105	Conditions précisées dans la fiche d'opération PIA.B02

PIA.B04	Amélioration de la continuité hydraulique des passages inférieurs	Publication du 18 ^{ème} avenant + 36 mois	3,415	2,603	Non
PIA.B05	Restauration de cours d'eau et de milieux humides	Publication du 18 ^{ème} avenant + 36 mois	0,293	0,221	Non
PIA.B06	Traitement des eaux sur points particuliers (gares et viaducs)	Publication du 18 ^{ème} avenant + 36 mois	6,130	4,825	Non

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

Annexe CP 1 : opérations objet du 19^e avenant

Les ouvrages construits dans le cadre des opérations listées dans le tableau ci-dessous intègrent l'assiette de la concession dès leur mise en service.

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

<i>Nature</i>	<i>Référence</i>	<i>Opération</i>	<i>Date de mise en service</i>	<i>Coût de construction (M€ HT - valeur septembre 2020)</i>	<i>Montant pris en compte pour l'application du e) de l'article 7.7 (M€ HT - valeur septembre 2020) *</i>
Etudes + travaux	CP.AI	Autoroute A6 entre le diffuseur de la RN 37 et l'échangeur de la RN 104 Est	<i>Cf. article 9.6 bis</i>	215,600	186,544
	CP.AJ	Autoroute A105 entre le diffuseur de la RD 1605 et le diffuseur de la RD 82	<i>Cf. article 9.6 bis</i>	9,500	7,626
Etudes	CP.01	Études PMAU Lyon A42 A46	Publication du 19 ^{ème} avenant + 54 mois	7,150	5,501

	CP.02	Études PMAU Dijon RN274-A39	Publication du 19 ^{ème} avenant + 48 mois	4,000	3,111
Etudes + travaux	CP.03	TML Sécurisation entrée ouest	Publication du 19 ^{ème} avenant + 39 mois	3,260	2,381
	CP.04	PEM A6 Villabé	54 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la déclaration d'utilité publique et l'autorisation environnementale	15,630	12,562
	CP.05	VR2+ A6 Lyon	Publication du 19 ^{ème} avenant + 24 mois	1,440	1,117
	CP.06	VR2+ A42 Lyon	Publication du 19 ^{ème} avenant + 24 mois	2,300	1,785
	CP.07	Parkings covoiturage	Pour chaque site, 18 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la déclaration d'utilité publique et l'autorisation environnementale	5,138	3,914
	CP.08	PSPL A5b La Galande	30 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la déclaration d'utilité publique et l'autorisation environnementale	9,640	4,395
	CP.09	PSPL A6 Macon Saint- Albain	30 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la déclaration d'utilité publique et l'autorisation environnementale	6,884	3,645
	CP.10	PSPL A36 Porte Alsace Sud	30 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la déclaration d'utilité publique et l'autorisation environnementale	10,350	4,768

	CP.11	PSPL A46 Mionnay Est	30 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la déclaration d'utilité publique et l'autorisation environnementale	6,490	3,466
	CP.12	PSPL A46 Mionnay Ouest	30 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la déclaration d'utilité publique et l'autorisation environnementale	12,320	4,488

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

Les modalités de reprise de l'exploitation des sections remises à la société concessionnaire dans le cadre du plan de relance autoroutier font l'objet de l'annexe CP 4.

Annexe CP 2

Suivi des travaux objet du 19^e avenant

Le rapport de suivi des opérations objet du 19^e avenant prévu à l'article 9 *ter* est constitué des éléments suivants :

1. - Fiche de synthèse sur l'avancement des opérations objet du 19^e avenant
 - 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 7.5

2. - Fiche détaillée par opération
 - 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