

**Convention passée entre l'État et la société
AREA 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'Etat, 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 AREA, 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 9 mai 1988 approuvant la convention passée entre l'Etat et la Société des autoroutes Rhône-Alpes pour la concession, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes
http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000684197

Décret du 17 juillet 1990 approuvant le 1^{er} avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000167751

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 26 octobre 1995 approuvant le 5^{ème} avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000191194

Décret du 26 décembre 1997 approuvant le 6^{ème} avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000753011

Décret du 29 décembre 1997 approuvant le 7^{ème} avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000567913

Décret du 30 décembre 2000 approuvant le 8^{ème} avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000587662

Décret du 30 novembre 2001 approuvant le 9^{ème} avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000395967

Décret du 5 novembre 2004 approuvant le 10^{ème} avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000259548

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

Décret du 5 janvier 2011 approuvant le 12^{ème} avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000023375399

Décret du 28 janvier 2011 approuvant le 13^{ème} avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000023491770

Décret du 24 janvier 2014 approuvant le 14^{ème} avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000028510870

Décret du 21 août 2015 approuvant le 15^{ème} avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000031074777

Décret du 6 novembre 2018 approuvant le 16^{ème} avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000037582139

Décret du 31 janvier 2023 approuvant le 17^{ème} avenant
<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000047074441>

Convention de concession

Article 1^{er}

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

1.1. Sections en service :

- a) Les sections de l'autoroute A 41 comprises entre Grenoble (Isère) et la bifurcation de Francin (Savoie), d'une part, et entre Chambéry-Nord (Savoie) et Villy-le-Pelloux (Haute-Savoie), d'autre part, d'une longueur de 92 kilomètres environ ;
- b) L'autoroute A 410 comprise entre Villy-le-Pelloux (Haute-Savoie) et Scientrier (Haute-Savoie), d'une longueur de 25 kilomètres environ ;
- c) Les sections de l'autoroute A 43 comprises entre Lyon (Rhône) et Chambéry-Nord (Savoie), d'une part, et entre Chambéry-Sud (Savoie) et Aiton (Savoie), d'autre part, d'une longueur de 128 kilomètres environ ;
- d) L'autoroute A 430 comprise entre Pont-Royal (commune d'Aiton [Savoie]) et Alberville-Ouest (Savoie), d'une longueur de 15 kilomètres environ ;
- e) La section de l'autoroute A 432 comprise entre Saint-Laurent-de-Mure (Rhône) et l'aéroport de Lyon-Satolas, d'une longueur de 4 kilomètres environ ;
- f) La section de l'autoroute A 48 comprise entre Bourgoin-Est (Isère) et Saint-Egrève (Isère), d'une longueur de 50 kilomètres environ ;
- g) La section de l'autoroute A 49 comprise entre Voreppe (Isère) et Bourg-de-Péage (Drôme), d'une longueur de 62 kilomètres environ ;
- h) La section de l'autoroute A 51 comprise entre Claix (Isère) et le col du Fau (commune de Monestier-de-Clermont [Isère]), d'une longueur de 26 kilomètres environ.

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

- a) Saint-Egrève (Isère)-Pont-de-Veurey (Isère) ;
- b) Meylan (Isère)-Le Touvet (Isère), réalisée sur une seule chaussée seulement à l'origine et complétée pour la seconde chaussée par AREA depuis ;
- c) L'autoroute A 480 comprise entre Saint-Egrève (Isère) et Claix (Isère), d'une longueur de 12,5 kilomètres environ ;
- d) La section Saint-Egrève – RN 481 de l'autoroute A 48, d'une longueur de 2,5 kilomètres environ.

Article 2

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

Article 3

- 3.1. Dans les conditions définies par le cahier des charges, l'Etat remet à la société concessionnaire les terrains déjà acquis et les ouvrages déjà réalisés par lui.
- 3.2. L'Etat a réalisé :
- a) A Lyon, le prolongement de la A 43 dans Lyon jusqu'au boulevard périphérique actuel (C.D.3), inclus l'échangeur correspondant, sous forme d'une autoroute à deux fois trois voies ;
 - b) A Saint-Egrève les bretelles Sud de l'échangeur de Saint-Egrève et le raccordement avec la R.N.75 ;
 - c) A Chambéry une voie express urbaine à deux fois trois voies.
- 3.3. L'Etat s'engage à réaliser :
- A partir de Bourg-de-Péage une liaison à 2 x 2 voies avec Valence et l'autoroute A 7.
- 3.4. L'Etat conserve toute liberté de réaliser ou d'améliorer tout ouvrage routier non compris dans la présente concession.

Article 4

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

- a) A titre d'avances remboursables, des terrains déjà acquis et des ouvrages déjà réalisés comme il est dit à l'article 3.1 ci-dessus ;
- b) De sa garantie au service des emprunts émis par la société concessionnaire.

Les avances consenties par l'Etat, ainsi que les fonds de concours versés par les collectivités publiques locales, pour les sections déjà construites : Saint-Egrève - Pont-de-Veurey et Meylan - Le Touvet, leur sont remboursés dans les conditions définies par le cahier des charges.

Article 5

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

Article 6

La présente convention et le cahier des charges annexé entreront en vigueur dès leur approbation par décret rendu en Conseil d'Etat. Ils annuleront alors et remplaceront la précédente convention et son cahier des charges en date du 15 mars 1971 modifiés par les avenants des 15 mars 1978 et 24 mars 1981.

Article 7

Les frais de publicité et d'insertion au *Journal officiel* ainsi que d'impression de la présente convention, du cahier des charges et des pièces y annexées sont supportés par 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 suivantes, y compris les ouvrages et installations annexes :

1.1. Sections en service :

- a) Les sections de l'autoroute A 41 comprises entre Grenoble (Isère) et la bifurcation de Francin (Savoie), d'une part, et entre Chambéry-Nord (Savoie) et Villy-le-Pelloux (Haute-Savoie), d'autre part, d'une longueur de 92 kilomètres environ.
- b) L'autoroute A 410 comprise entre Villy-le-Pelloux (Haute-Savoie) et Scientrier (Haute-Savoie), d'une longueur de 25 kilomètres environ.
- c) Les sections de l'autoroute A 43 comprises entre Lyon (Rhône) et Chambéry-Nord (Savoie), d'une part, et entre Chambéry-Sud (Savoie) et Aiton (Savoie), d'autre part, d'une longueur de 128 kilomètres environ.
- d) L'autoroute A 430 comprise entre Pont-Royal (commune d'Aiton [Savoie]) et Alberville-Ouest (Savoie), d'une longueur de 15 kilomètres environ.
- e) La section de l'autoroute A 432 comprise entre Saint-Laurent-de-Mure (Rhône) et l'aéroport de Lyon-Satolas, d'une longueur de 4 kilomètres environ.
- f) La section de l'autoroute A 48 comprise entre Bourgoin-Est (Isère) et Saint-Egrève (Isère), d'une longueur de 50 kilomètres environ.
- g) La section de l'autoroute A 49 comprise entre Voreppe (Isère) et Bourg-de-Péage (Drôme), d'une longueur de 62 kilomètres environ.
- h) La section de l'autoroute A 51 comprise entre Claix (Isère) et le col du Fau (commune de Monestier-de-Clermont [Isère]), d'une longueur de 26 kilomètres environ.

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

- a) Saint-Egrève (Isère) - Pont-de-Veurey (Isère) ;
- b) Meylan (Isère) - Le Touvet (Isère), réalisée sur une seule chaussée seulement à l'origine et complétée pour la seconde chaussée par AREA depuis ;
- c) L'autoroute A 480 comprise entre Saint-Egrève (Isère) et Claix (Isère), d'une longueur de 12,5 kilomètres environ ;
- d) La section Saint-Egrève – RN 481 de l'autoroute A 48, d'une longueur de 2,5 kilomètres 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 l'exploitation de l'autoroute, y compris les raccordements aux voiries existantes, les dépendances et installations annexes directement nécessaires au service des usagers et réalisés en vue d'améliorer l'exploitation, tels que les aires de stationnement, stations-service, restaurants, motels, hôtels.

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

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

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

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

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

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

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

Sur l'autoroute A 51, la limite sud de la concession est fixée au raccordement avec la route nationale 75 au col du Fau (commune de Monestier-de-Clermont).

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

TRONÇONS	ECHANGEURS	VOIES RACCORDEES correspondant à la limite de la concession
A 41 Grenoble – bifurcation de Francin	La Carronnerie Meylan-Ouest Rocade Sud Meylan-Est Montbonnot La Bâtie Brignoud Le Touvet Pontcharra	RN 90. Desserte locale, RN 90. RN 87. Desserte locale, RN 90. RD 11. RD 165. RD 10. RD 29. RN 90.
A 41 Chambéry-Nord - Villy-le-Pelloux	Aix-les-Bains-Sud Aix-les-Bains-Nord Rumilly-l' Albanais Chaux Annecy-Sud Annecy-Nord Cruseilles-Les Glières	RD 17. RD 911. RD 3. RD 1201. RN 1508. RD 908 B. RN 201.
A 410 Villy-le-Pelloux - Scientrier	Le pays rochois..... Scientrier	RN 203. A 40.
A 43 Lyon - Chambéry-Nord	Porte des Alpes Bron Aviation Saint-Priest mi-plaine Saint-Quentin-Fallavier : demi-échangeur de Chesnes Demi-échangeur de Saint-Quentin-Fallavier ... Villefontaine L'Isle-d'Abeau centre Ruy – Bourgoin-Jallieu..... La Tour-du-Pin Demi-échangeur de La Tour-du-Pin-Est Chimilin Belmont-Tramonet Lac d'Aiguebelette Chambéry-Nord	Boulevard urbain Est. Boulevard André-Boulloche (Grand Lyon). A 46 Sud et RN 346. RD 311. RD 75. RN 6. RN 6. RN 6 et RN 85. RD 51. RD 1006. RD 592. RD 916 A. RD 41. RN 201/VRU.
A 43 Chambéry-Sud - Aiton	Chambéry-La Ravoire Le Granier Chignin Montmélian Châteauneuf (Saint-Pierre-d'Albigny, demi- échangeur) Aiton	Voie rapide urbaine Sud (RN 201). RD 9. RN 90. RD 204. RD 202. RD 925.
A 430 Pont-Royal - Albertville	Frontenex (demi-échangeur) Gilly-sur-Isère	RD 69. RN 90.
A 432 Bretelle de Saint-Exupéry.....	Bifurcation Colombier-Saugnieu	A 43. RD 29.

TRONÇONS	ECHANGEURS	VOIES RACCORDEES correspondant à la limite de la concession
A 48 Bourgoin - Grenoble	Rives Champfeuillet - Voiron..... Pont de Veurey - Voreppe..... Saint-Egrève Nord Mauvernay	RD 519. RN 1075. RD 3. RD 105 F. RD121.
A48 Coiranne - Saint-Egrève.....	Bifurcation presque'île.....	RN481
A480 Saint-Egrève – Claix.....	Saint-Egrève Sud..... Les Martyrs..... Vercors..... Catane..... Louise Michel..... Echangeur Le Rondeau..... Comboire..... Pont-de-Claix..... Bifurcation Pont-de-Claix..... Claix.....	Av. de l'Île Brune (demi-diffuseur orienté vers le sud). RD531 (3/4 diffuseur). RD106 et RD531 (sortie depuis le sud). RD1532. RD5b (3/4 diffuseur). RN87 (Rocade sud) + RD6. <i>Centre commercial.</i> RD269D. RN85. RD269.
A 49 Voreppe - Bourg-de-Péage	Tullins Vinay Saint-Marcellin La Baume-d'Hostun Chatuzange-le-Goubet Demi-échangeur à l'est de Romans et Bourg- de-Péage Demi-échangeur à l'ouest de Romans et Bourg- de-Péage	RD 45. RD 22. RD 518. RD 325 A. Bretelle de Chatuzange et RN 532. RN 538. RN 532.
A 51 Grenoble - col du Fau	Varces Saint-Paul-de-Varces (demi-échangeur) Vif Sinard (demi-échangeur) Col du Fau	A 480. RD 107. RN 75. RD 110. RN 75.

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

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

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

2.2.1 Biens de retour :

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

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

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

2.2.2 Biens de reprise :

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

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

2.2.3 Biens propres :

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

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 concessionnaire et énumérées à l'article 1^{er} de la convention de concession est de 409 kilomètres environ.

3.2. Le nombre de voies mises en service en première phase ou en phase définitive, les possibilités d'élargissement ultérieur et la vitesse de référence des différents tronçons d'autoroutes (section courante) sont définis dans le tableau ci-après :

TRONÇONS	NOMBRE DE VOIES en phase définitive	POSSIBILITES d'élargissement ultérieur à	VITESSE de référence
A 41			
Meylan – bifurcation de Francin.....	2 x 2	2 x 3	140
Chambéry Nord - Annecy Nord	2 x 2		140
Annecy Nord - Villy-le-Pelloux	2 x 3		100
A 410			
Villy-le-Pelloux – Scientrier	2 x 2		100
A 43			
Lyon - L'Isle d'Abeau Ouest	2 x 3	2 x 4	140
L'Isle d'Abeau Ouest – Coiranne	2 x 3	2 x 4	140
Traversée de Bourgoin (viaduc)	2 x 3	2 x 4	140
Coiranne - RD 592	2 x 2		140
RD 592 - Chambéry Nord	2 x 2		100
Tunnel de l'Épine	2 x 2	2 x 2	
Tunnel de Dullin	2 x 2		
Chambéry Sud – Montmélian	2 x 2	2 x 3	140
Montmélian - Pont-Royal-Aiton	2 x 2		130
A 430			
Pont-Royal - Albertville Ouest	2 x 2		130
A 432			
Desserte de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry.....	2 x 3		140
A 48			
Coiranne - Rives	2 x 2		140
Rives - Voiron	2 x 2	2 x 3	140
Voiron - Saint-Egrève	2 x 2 (ou 1 x 4)	2 x 4	140
Saint-Egrève – RN 481	2 x 3		
A 49			
Voreppe - Bourg-de-Péage	2 x 2		120
A480			
RN 481 – demi-diffuseur de Saint-Egrève	2 x 2		
Demi-diffuseur de Saint-Egrève – RN 87 (Rondeau)	2 x 3		
RN 87 (Rondeau) – Claix	2 x 2		

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

TRONÇONS	NOMBRE DE VOIES en première phase*	NOMBRE DE VOIES en phase définitive*	CATEGORIE
A 51			
A 480 - Vif	2 x 2	2 x 3	L 80
Vif – Le Crozet	2 x 2	2 x 2	L 80
Le Crozet – Coynelle – Les Marceaux	2 x (1 + 1VSVL)	2 x (2 + 1VSVL)	L 80
Les Marceaux – Tête Nord du tunnel de Sinard	2 x 2	2 x 2	L 80
Tunnel de Sinard	1 x 2	2 x 2	L 80
Viaduc de Monestier de Clermont	1 x 2	2 x 2	L 80
Culée Sud du viaduc de Monestier – col du Fau	2 x 1 + 1VSVL	2 x 2	L 80
* Conformément aux décisions ministérielles du 4 mai 1992, du 15 octobre 1995, du 31 octobre 1997 et du 30 juillet 2001.			

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

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

4.1. Les annexes énumérées à l'article 47 définissent 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 et les projets d'exécution. Elles définissent aussi les règles applicables aux autres caractéristiques de l'ouvrage.

4.2. La société concessionnaire est responsable 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 demande, la société concessionnaire est tenue de présenter au service du contrôle 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. 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 peut soumettre au ministre des demandes de modifications ou de dérogations aux documents visés aux paragraphes précédents. Ces demandes doivent comporter des justifications techniques, économiques et financières des modifications ou des dérogations sollicitées. Ces demandes doivent en outre faire mention des mesures d'exploitation particulières qui pourraient s'avérer nécessaires du fait des dérogations demandées.
- 4.6. La société concessionnaire est tenue de procéder à l'étude de toute variante prescrite par l'Etat. Les modalités de réalisation et de financement de ces variantes sont établies d'un commun accord entre les deux parties.
- 4.7. Toutes ces procédures n'ont pour effet ni d'engager la responsabilité de l'Etat ni de dégager celle de la société concessionnaire des conséquences que peuvent avoir l'imperfection des dispositions prévues, la mauvaise exécution des travaux ou le fonctionnement des ouvrages.

TITRE II - CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE

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

La remise à la société concessionnaire des terrains acquis ainsi que des ouvrages et installations réalisés par l'Etat visés aux articles 1^{er} et 2 donne lieu à l'établissement de procès-verbaux auxquels sont joints des états descriptifs et tous plans nécessaires pour définir la consistance des immeubles ainsi remis.

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

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 seizième 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 date(s) de mise en service des autoroutes ou sections d'autoroutes en construction ou à construire.

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

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

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

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

Article 7 - Sectionnement des travaux et dates de mise en service

7.1. Définition du sectionnement :

Il est défini le sectionnement suivant :

Section A : Lyon-Bourgoin Est (Coiranne) ;

Section B : Bourgoin Est (Coiranne)-Saint-Egrève ;

Section C : Bourgoin Est (Coiranne)-Chambéry Nord (RN 201) ;

Section D : Chambéry Nord (RN 201)-Annecy Nord ;

Section E : Meylan-Pontcharra ;

Section F : Pontcharra-Chambéry Sud ;

Section G : Montmélian-Pont-Royal-Albertville ;

Section H : Annecy Nord-Col d'Evires ;

Section K : Col d'Evires-Scientrier ;

Section L : Voreppe-Bourg-de-Péage ;

Section M1 : Grenoble-Coynelle ;

Section M2 : Coynelle-col du Fau.

7.2. Dates de mises en service :

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

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

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

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

7.3. Programme des opérations :

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

7.4. Réalisation des investissements :

- 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 X 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 des autoroutes A 43 et A 51 mentionnées à l'annexe X au titre du contrat de plan 2009 – 2013 est le 31 décembre 2013.

Par exception, pour les opérations visées au point 10 de l'annexe X, 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 X. 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 quatorzième avenant, le taux k_1 est pris 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 X 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 bilan d'exécution du contrat. 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 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. Dans le cas particulier du nœud de Chambéry tel que visé à l'article 9 du présent cahier des charges :

7.5.1. Le concédant et le concessionnaire arrêtent dans les meilleurs délais les mesures, notamment tarifaires, à prendre en vue de compenser les éventuels surcoûts de cette opération, tels qu'ils résultent de la déclaration d'utilité publique et du dossier des engagements de l'Etat, et sous réserve d'un plafond de 10 % de l'opération.

7.5.2. Le concessionnaire, sans préjudice de l'application de l'article 7.4 visé ci-dessus, est redevable au concédant d'une compensation au titre de la non-réalisation de cette opération, éventuellement décidée par le concédant, au plus tard le 31 décembre 2018. Cette compensation est égale à 58,8 M€ HT constants valeur juillet 2012, correspondant à l'investissement initial, aux investissements pour le renouvellement de l'infrastructure et de ses équipements ainsi qu'aux charges d'exploitation annuelles sur la durée de la concession.

Cette compensation peut intervenir sous la forme d'investissements complémentaires au bénéfice des usagers. La nature et la programmation de ces investissements sont définies d'un commun accord entre le concédant et le concessionnaire.

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

a) Par dérogation aux dispositions du paragraphe 7.5 de l'article 7, en cas d'écart entre l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe X.11 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 2022.

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

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 X.11 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 X.11 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 45 M€ pour le financement partiel des opérations mentionnées à l'annexe CP 1.

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.

7.7. 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 X.14 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 X.14 au présent cahier des charges et décalé de la durée comprise entre la date d'entrée en vigueur du 16^{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 16^{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 X.14 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_4 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 16^{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°16 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 16^{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.

7.8. 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 X.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 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 2029. Toutefois, si une opération est abandonnée dans les conditions indiquées au e) du présent article, celle-ci fait l'objet d'un traitement différencié tel que prévu au e), et la part de l'échéancier liée à cette opération n'est pas prise en compte dans le constat de cet écart.

b) La compensation au titre de l'avantage financier mentionné au a) est égale au différentiel d'investissements capitalisé au taux k_5 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 X.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, tel que prévu dans l'annexe X.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_5 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 k_5 , 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 1er 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 - Modifications des ouvrages. Ouvrages et installations supplémentaires

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

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

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

- a) 32 000 véhicules par jour sur les sections Rives-Voiron et Meylan-bifurcation de Francin : passage de 2 x 2 à 2 x 3 voies ;
- b) 35 000 véhicules par jour sur la section Voiron-Saint-Egrève : passage de 2 x 2 à 2 x 3 voies ;
- c) 63 000 véhicules par jour sur les sections Lyon-bifurcation A 46, échangeur de Saint-Exupéry - échangeur de L'Isle-d'Abeau-Ouest, échangeur de L'Isle-d'Abeau-Ouest - Coiranne et Voiron-Saint-Egrève : passage de 2 x 3 à 2 x 4 voies.

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

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

9.4. Les dates de mises en service des élargissements ne sont pas postérieures aux dates suivantes :

- élargissement de l'A 43 entre Coiranne et Chambéry, sur environ 9,5 kilomètres : 31 décembre 2014 ;
- élargissement du nœud A 43 - A 432 : 31 décembre 2013.
- élargissement de l'A41 nord entre Annecy et Cruseilles, sur environ 6 kilomètres : 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 ;
- réaménagement du nœud de Chambéry-Nord de l'A 43 : 48 (quarante-huit) 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 2019 ;
- mise à niveau des autoroutes A 48 et A 480 entre St-Egrève et Claix, sur environ 15 kilomètres, incluant l'élargissement à 2 x 3 voies de l'autoroute A 480 entre le diffuseur de la RN 481 et le diffuseur de la RN 87, sur environ 7 kilomètres : 39 (trente-neuf) mois après l'obtention de la déclaration d'utilité publique.

9.5. Les études relatives à l'opération « A480 – échangeur du Rondeau » font l'objet de l'annexe PRA3.

9.6. 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.

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

Article 9 bis - Suivi de l'exécution 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 quinzième 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 17^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 suivent la mise en service des divers ouvrages de la concession, il est procédé, aux frais de la société concessionnaire et, au besoin, d'office par l'Etat, à la délimitation des terrains faisant partie des dépendances immobilières de la concession qui constituent l'emprise de l'autoroute, 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 est soumise à l'approbation du ministre chargé de la voirie nationale.

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

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

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

Elle est tenue de se conformer aux engagements pris et aux conditions prévues à l'occasion 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.

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

Article 12 - Frais à la charge de la société concessionnaire

12.1. Tous les frais nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation des autoroutes, y compris les frais correspondants à l'éclairage des barrières de péage et des accès ainsi qu'à la mise en place de dispositifs antibruit là où cela s'avère nécessaire, sont à la charge de la société concessionnaire, sauf disposition contraire résultant de l'application éventuelle des articles 1^{er}, 4, 6 et du paragraphe 9.2.

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

12.3. Sont, en particulier, à la charge de la société concessionnaire, les dépenses d'acquisitions des terrains qui sont réalisées dès l'origine pour la phase définitive (intégrant tous les aménagements différés), à l'exception de celles des sections Meylan - Le Touvet et Saint-Egrève - Pont-de-Veurey qui font l'objet d'avances remboursables dans les conditions prévues au paragraphe 23.1.1 du présent cahier des charges et de celles visées au paragraphe 23.1.1. (b) ci-après, y compris tous les frais en résultant.

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

- 12.4. Lors du raccordement à d'autres réseaux d'autoroutes, le coût, y compris celui des échangeurs, est pris en charge à parts égales par les différents maîtres d'ouvrage.
- 12.5. La société concessionnaire assure dans la limite de 80 millions de francs, valeur avril 1971, le service des emprunts émis avant le 1^{er} novembre 1978 pour la construction de la voie express urbaine de Chambéry. Ce montant de base de 80 millions de francs est actualisé par application du coefficient K, défini au paragraphe 34.2. Cependant le montant cumulé nominal des annuités à la charge de la société concessionnaire avant le 31 décembre 1984 est plafonné à 141 millions de francs.
- 12.6. La société concessionnaire prend à sa charge à hauteur de 22,807 millions de francs, valeur janvier 1990, les travaux de raccordement de l'autoroute A 49 à la R.N. 532 par la bretelle de Chatuzange-le-Goubet.
- 12.7. Pour assurer l'accueil de l'autoroute A 49, la société concessionnaire apporte une contribution globale et forfaitaire de 46,5 millions de francs à la mise à deux fois deux voies de la R.N. 532 entre Bourg-de-Péage et Saint-Marcel-lès-Valence, représentant 50 p. 100 de l'estimation de l'opération en septembre 1989, déduction faite du coût de la construction du centre d'exploitation connexe qui fait l'objet d'un financement spécifique.
- 12.8. La société concessionnaire contribuera par voie de fonds de concours, pour un montant forfaitaire de 57 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 à la barrière de Saint-Quentin, sur l'autoroute A 43, seront réajustés lors de la mise en service de la voie nouvelle.

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

- 12.9. 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.

12.10. La société concessionnaire prend à sa charge le versement aux tiers mandatés par le concédant d'un montant plafonné à 100 000 € HT (valeur septembre 2020) par an les années 2022 à 2026, et 50 000 € (valeur septembre 2020) par an les années 2027 à 2035 pour la réalisation d'études en lien avec les opérations du contractualisées dans le cadre du 17^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

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

Des objectifs particuliers de qualité d'exploitation sont définis d'un commun accord, et par écrit, entre le concédant et la société concessionnaire, notamment en matière de maintien de la viabilité, de gestion du trafic et d'aide au déplacement. En l'absence d'accord, des objectifs sont fixés par le ministre chargé de la voirie nationale.

Les ouvrages établis en vertu de la présente concession, y compris les équipements et installations d'exploitation et de sécurité, sont entretenus et maintenus en bon état et sont exploités à ses frais par la société concessionnaire ou, sous sa responsabilité, par les titulaires de contrats visés à l'article 30 du présent cahier des charges de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés.

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

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

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

La société concessionnaire est tenue d'assurer ou de faire assurer, 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'État échangent, en temps réel, à titre gratuit et sans autre condition, les données liées à la sécurité routière et aux conditions générales de circulation, définies dans l'annexe 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 indemnités, à toutes les mesures prises par les autorités investies du pouvoir de police de la circulation en vue de tirer le meilleur parti pour toutes les catégories d'usagers de l'ensemble du réseau routier dont fait partie l'autoroute concédée.
- 14.6. Le ministre chargé de la voirie nationale arrête les dispositions du service minimum à assurer pour maintenir la permanence de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité en cas de grève d'agents de la société concessionnaire.

Article 15 - Interruption et restrictions de la circulation

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

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

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

Article 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 protection civile, de santé, de défense nationale et de distribution de carburants.

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

Article 17 - Modalités particulières d'exploitation

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.

Article 18 - Agents de la société concessionnaire

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

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 des autoroutes A48 et A480 entre Saint-Egrève et Claix 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 quinzième avenant à la convention de concession. L'annexe PRA4 au cahier des charges fixe les modalités de leur intégration, de leur rémunération et de leur suivi.

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'État accueillis au sein de la société concessionnaire.

Article 19 - Ecoute des usagers et réclamations

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

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

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

Article 20 - Information routière. - Documents à produire par la société concessionnaire

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

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

L'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. Les emprunts à long terme contractés par la société concessionnaire pour assurer le financement de l'autoroute bénéficiant de la garantie de l'Etat, en principal et en intérêts, dans les limites des montants nominaux suivants :

- a) Sections A, B, C, D, E, F, H, K : 2.050.600.000 F ;
- b) Section G Montmélian - Pont Royal : 368.000.000 F.

Le montant visé au paragraphe 22.1 (a) est définitif. Le montant visé au paragraphe 22.1 (b) est indexé sur le coefficient K1 défini au paragraphe 34.1.2 ci-après.

22.2. Si la garantie de l'Etat vient à être mise en jeu, la société concessionnaire encourt la déchéance de sa concession à l'expiration d'une période de douze mois à compter de la date d'appel à la garantie à moins qu'elle ne rembourse l'Etat de la totalité des sommes versées par lui avant l'expiration de cette période. Cette déchéance est encourue dans les conditions fixées à l'article 40.

Article 23 - Avances de l'Etat. -Redevances à verser à l'Etat

23.1. Avances de l'Etat et remboursement des avances.

23.1.1. Les avances remboursables de l'Etat définies à l'article 4 de la convention de concession comprennent :

- a) La valeur des ouvrages construits par l'Etat qui sont remis à la société concessionnaire, soit pour l'ensemble des sections Pont-de-Veurey - Saint-Egrève et Meylan - Le Touvet, terrains et ouvrages compris : 61.600.000 F. Cette somme ne comprend pas le fonds de concours versé à l'Etat par les collectivités publiques locales, qui fait l'objet de l'article 24 ci-après :

- b) 17 millions de francs représentant le montant des dépenses effectuées par l'Etat avant le 5 juin 1971 au titre de l'acquisition des terrains remis à la société concessionnaire ;
- c) 355.637.660,80 F représentant le montant, au 31 décembre 1984, des sommes versées par l'Etat au titre de sa garantie d'emprunts.

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 ultérieurement consenties par cet établissement sont remboursées comme suit :

Chaque année, la société affecte 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 versement est effectué au plus tard le 30 juin de l'année qui suit l'exercice concerné.

Les remboursements des avances consenties par l'Etat visées aux paragraphes 23.1.1 ne sont pas indexés.

23.2. Redevances versées à l'Etat.

La société concessionnaire verse à l'Etat, au titre de la rémunération de sa garantie, le 1^{er} juillet de chaque année les redevances suivantes, qui sont des charges de la concession :

Pendant les quatorze années suivant celle de l'achèvement de la mise en service de l'ensemble des sections F, H et K une redevance égale à 0,5 p. 100 du montant initial nominal de ceux des emprunts émis avec la garantie de l'Etat au-delà de 425 millions de francs postérieurement au 31 décembre 1976 qui n'étaient pas entièrement remboursés au 1^{er} janvier de l'année en cause.

Toutefois, si au cours des dix premières années la situation de sa trésorerie ne permet pas à la société concessionnaire de verser cette redevance sans accroître ses dettes, le ministre de l'économie et des finances peut décider, sur demande de la société, que la redevance n'est pas due. Pour tout emprunt garanti ayant ainsi donné lieu à annulation d'au moins une redevance annuelle, la société concessionnaire verse à l'Etat, au mois de juin de chacune des onzième et douzième années suivant celle de l'émission de l'emprunt une redevance égale à 2,5 p. 1000 de la somme des produits, pour chacune des années où la redevance a été annulée, du montant initial nominal de l'emprunt par $(0,2 + 0,8 K)$, K étant le coefficient défini au paragraphe 34.1.1.

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

En sus de la somme indiquée au paragraphe 23.1.1. (a), la valeur de la section Meylan - Le Touvet comprend 200.000 F de fonds de concours versés à l'Etat par les collectivités publiques locales.

Article 25 - Tarif des péages

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

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

La société concessionnaire appliquera à chaque tarif le taux de TVA en vigueur à la date de perception du péage. Les tarifs TTC qui en résulteront seront arrondis au 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 :

Sections de référence	Somme des distances tarifaires (km)	Somme des tarifs HT classe 1 au 01/02/2022 (€)
Section 1 : A43 Lyon Coiranne / A432,	185	16,500
Section 2 : A43 Coiranne – Chambéry nord	370	39,333
Section 3 : A41nord - A410	1036	100,667
Section 4 : A48 Coiranne – Grenoble Saint-Egrève	281	23,083
Section 5 : A43-A41 sud Chignin Barrière - Grenoble Crolles	341	33,250
Section 6 : A43-A430 Chignin Barrière – Aiton – Ste Hélène	280	26,083
Section 7 : A48-A49 Grenoble Saint-Egrève – Chatuzange-le-Goubet	543	50,500

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 AREA (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 AREA 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, les tarifs kilométriques moyens des sections de référence, les coefficients interclasses et la pondération des différentes sections de référence.

La société 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 concernée.

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 8,61 centimes d'euros/km (HT), soit 10,29 centimes d'euros/km (TTC).

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 : $85 \% I_n + 0,41 \%$,

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, concernant le mois d'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, 0,21% 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 $70\% I_n + 0,389\%$.

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 0,26% 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 0,080%.

Pour les exercices 2024 à 2026, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) pour les véhicules de la classe 1, est égale à $70 \% I_n + 0,330\%$,

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, les coefficients constatés sont les suivants :

- classe 2 : 1,56 ;
- classe 3 : 2,17 ;
- classe 4 : 2,97 ;
- classe 5 : 0,50.

Au 1^{er} février 2014, les coefficients des classes 3 et 4 sont au maximum égaux à respectivement 2,22 et 3,00.

Au 1^{er} février 2015, les coefficients des classes 3 et 4 sont au maximum égaux à respectivement 2,24 et 3,02.

Au 1^{er} février 2016, les coefficients des classes 3 et 4 sont au maximum égaux à respectivement 2,26 et 3,04.

Au 1^{er} février 2017, les coefficients des classes 3 et 4 sont au maximum égaux à respectivement 2,28 et 3,06.

Au 1^{er} février 2018, les coefficients des classes 3 et 4 sont au maximum égaux à respectivement 2,30 et 3,08.

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

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

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

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

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 :

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

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 $n-2$
C_n^{α}	rapport entre les coefficients de classe α définis au contrat de concession, au 1 ^{er} février de l'année n et au 1 ^{er} février de l'année $n-1$.
	C_{n-1} étant égal à 1 » ;

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

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

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

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

25.5 bis. Une majoration moyenne des tarifs de 1 %, valorisée à 1 M€ HT (sur la base des transactions 2012), sera appliquée à l'ensemble des véhicules entrant ou sortant à la barrière de Chambéry-Nord à l'occasion de la hausse annuelle des tarifs suivant la mise en service de la première phase du réaménagement du nœud de Chambéry-Nord de l'A 43. Cette majoration de tarif s'appliquera sur la grille TTC au 1^{er} février de l'année considérée telle qu'approuvée par les services de l'Etat.

25.5 *ter*. Une majoration des tarifs, valorisée à 8,8 M€ HT (valeur juillet 2012), sera appliquée à l'ensemble des véhicules entrant ou sortant aux barrières pleine voie de Voreppe et du Crozet, à l'occasion de la hausse annuelle des tarifs suivant la reprise en exploitation par la société concessionnaire de l'autoroute A 480. Cette majoration de tarif s'appliquera sur la grille TTC au 1^{er} février de l'année considérée telle qu'approuvée par les services de l'Etat.

Une majoration des tarifs, valorisée à 2,2 M€ HT (valeur juillet 2012), sera appliquée à l'ensemble des véhicules entrant ou sortant aux barrières pleine voie de Voreppe et du Crozet, à l'occasion de la hausse annuelle des tarifs suivant la mise en service de l'opération de mise à niveau de l'autoroute A 480 entre St-Egrève et Claix, incluant l'élargissement à 2 x 3 voies de l'autoroute A 480 entre le diffuseur de la RN 481 et le diffuseur de la RN 87.

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.

25.6. 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. 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, 260, avenue Jean-Monnet, 69671 Bron, 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 Séquoïa, 92055 Paris-La Défense.

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

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

25.10. La section suivante est libre de péage pour le trafic interne :

a) Section des autoroutes A 48, A 480 et A 51 comprise entre l'échangeur de l'A 48 avec la RD 3 (diffuseur n°13, dit de Pont de Veurey) et l'échangeur de l'A 51 avec la RD 1075 (diffuseur n°12 dit de Vif).

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 X.12 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 remplace toutes les fois qu'il y a lieu.

Article 27 - Application des péages

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

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

Article 28 - Perception des péages

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

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

Article 29 - Franchise

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

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

Article 30 - Installations annexes

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

Les contrats pour lesquels une procédure de publicité a été engagée à une date antérieure à l'approbation du seizième 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.

Article 30 bis - Installations de télécommunication

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

Sans préjudice des droits de passage des opérateurs de télécommunication, la société concessionnaire est autorisée à 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 - Modification de la réglementation technique

En cas de modification substantielle ou de création, après l'entrée en vigueur du présent contrat de concession, d'une réglementation nouvelle de quelque nature que ce soit, ayant notamment pour objet l'environnement ou la sécurité routière, présentant un lien direct avec l'objet de la présente concession et détériorant de façon significative l'équilibre économique de la concession, l'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 15^e 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 la société concessionnaire conformément au programme d'entretien et de renouvellement et dans la limite de leur montant prévisionnel. La réalisation de chaque tranche annuelle de travaux d'entretien et de renouvellement donnera lieu à l'établissement d'un procès-verbal contradictoire en vue du prononcé de la mainlevée partielle.

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

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

Faute pour l'Etat d'être en mesure d'établir le programme d'entretien et de renouvellement visé à l'article 38.2 dans le délai imparti au même article, la société constituera, dans les deux mois suivant la notification par l'Etat d'une demande à cette fin, une garantie d'un montant égal au produit de 5 % de la valeur des amortissements constatés des ouvrages de la concession telle qu'elle ressort du bilan de la société et du coefficient TP(n)/TP(o), où TP(o) est la valeur, pour le mois de février 2004, de l'index national des travaux publics TPO1 tel que publié mensuellement au Bulletin officiel de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, et TP(n) est la valeur de ce même index au quatrième mois précédant le mois de constitution de la garantie. Dès l'établissement du programme mentionné à l'article 38.2, la garantie sera ajustée au montant du coût total prévisionnel des travaux à réaliser.

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

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

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

Article 34 - Indexation

- 34.1. Coefficient d'indexation où le paramètre TP 01 représente un index national de prix de travaux publics publié mensuellement au *Bulletin officiel de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes*.

34.1.1. Le coefficient mentionné au paragraphe 23.2 du présent cahier des charges est la valeur calculée au millième le plus voisin du rapport :

$$K = \frac{\text{TP 01 } (n)}{\text{TP 01 } (o)}$$

La valeur du paramètre d'indice (o) est celle du mois de janvier où la redevance a été annulée, la valeur du paramètre d'indice (n) étant celle du mois de janvier de l'année d'échéance de la redevance.

34.1.2. Le coefficient mentionné au paragraphe 22.1 (b) du présent cahier des charges est la valeur calculée au millième le plus voisin du rapport :

$$K 1 = 0,2 + 0,8 \frac{TP 01 (n)}{TP 01 (o)}$$

Pour l'application des dispositions du paragraphe 22.1 (b), la valeur du paramètre d'indice (o) est celle du mois de juin 1986.

Pour l'application des dispositions du paragraphe 22.1 (b), la valeur du paramètre d'indice (n) est la dernière valeur connue à la date d'émission de l'emprunt.

34.2. Le coefficient K, mentionné à l'article 12.5 est égal :
Jusqu'au 31 juillet 1976 au rapport :

$$\frac{TP 34 (n)}{TP 34 (o)}$$

où TP 34 représente un index national de prix de travaux publics 34 publié mensuellement au *Bulletin officiel de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes*, la valeur du paramètre d'indice o étant celle d'avril 1971, soit 137,8 et celle du paramètre d'indice n étant celle du sixième mois précédant celui où l'emprunt est contracté ou, selon le cas, celui de l'exécution des travaux.

A partir d'août 1976 au rapport :

$$\frac{TP 34 (\text{juillet } 1976)}{TP 34 (\text{avril } 1971)} \times \frac{TP 08 (n)}{TP 08 (\text{juillet } 1976)} = \frac{1,6677 TP 08 (n)}{100}$$

où la valeur du paramètre d'indice n est celle définie ci-dessus.

Si les indices TP 01 et TP 08 mentionnés ci-dessus disparaissent, les parties adoptent d'un commun accord des indices équivalents.

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 quinze 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.

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 ;
 - 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.

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 septembre 2036.

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 X.13, 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 7 514 590 348 (sept milliards cinq cent quatorze millions cinq cent quatre-vingt-dix mille trois cent quarante-huit) 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 de l'article 36 ci-dessus et par le seul fait de cette expiration, l'Etat se trouvera subrogé dans tous les droits du concessionnaire afférents à la concession. Il entrera immédiatement, et sous réserve des dispositions de l'article 37.3, gratuitement en possession des biens de retour. A dater du même jour, tous les produits de la concession lui reviendront.

37.2. Les biens de reprise :

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

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

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

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

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

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

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

Article 38 - 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.

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 alinéa 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 troisième alinéa de l'article 100 du code des marchés publics, soit sous forme de tout autre mécanisme de garantie offrant des protections équivalentes pour l'Etat.

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 janvier 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 niveau des pénalités envisagées. Le concessionnaire dispose d'un délai de quinze jours ouvrés à compter de sa réception, pour adresser ses observations au concédant. Le concédant notifie au concessionnaire le montant des pénalités dues à l'expiration de ce délai.

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

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

$$P_n = 2\,500 \text{ €} * N * K_n$$

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

$$\text{où } K_n = I_n/I_0,$$

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

$$P_{max_n} = 200\,000 \text{ €} * K_n +$$

où $K_n = I_n/I_0$,

K_n étant défini comme précédemment.

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

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

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

Article 40 - Déchéance

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

1. Sauf cas de force majeure :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Si cette seconde procédure de réattribution est également déclarée infructueuse, la société concessionnaire sera définitivement 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 a à tout moment libre accès aux chantiers, aux ouvrages et aux bureaux de la société concessionnaire.

Pour l'exécution des travaux, la société concessionnaire exerce ou fait exercer un contrôle des travaux dont les opérations sont 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 proprement dite, ou tout changement de concessionnaire ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du concédant.

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

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

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

Article 45 - (Sans objet)

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

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

Article 47 - Annexes

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

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

Annexe 1 : plan général du réseau comprenant :

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

Annexe 2 : profil en travers type.

Annexe 3 : rétablissement de communications.

Annexe 4 : échangeurs et mode de perception du péage.

Annexe 5 : tunnels.

Annexe 6 : instructions, dérogations.

Annexe 7 : plan de financement.

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

- 1.D Plan de situation ;
- 2.D Tracé ;
- 3.D Profils en long et contraintes de dénivelés ;
- 4.D Profils en travers type ;
- 5.D Schémas de principe des échangeurs et des bretelles de raccordement ;
- 6.D Aires annexes, centres d'entretien et gares de péage ;
- 7.D Rétablissement des routes nationales ;
- 8.D Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
- 9.D Plan de financement.

Les pièces suivantes sont annexées au présent cahier des charges :

Mise à niveau des autoroutes A 48 et A 480, section Saint-Egrève – Claix, incluant l'élargissement à 2 x 3 voies de l'autoroute A 480 entre le diffuseur de la RN 481 et le diffuseur de la RN 87 :

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

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 : A480 - échangeur du Rondeau (études) ;
- annexe PRA 4 relative aux clauses sociales ;
- annexe PRA 5 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 : Réaménagement du nœud de Chambéry ;
- annexe PIA.B01 : Création de passages à faune ;
- annexe PIA.B02 : Réalisations de parkings de covoiturage ;
- annexe PIA.B03 : Protection des eaux dans les zones vulnérables ;
- annexe PIA.D01 : Etudes du réaménagement du diffuseur d'Annecy Nord.

Annexes relatives au 17^e avenant :

- annexe CP 1 relative aux opérations objet du 17^e avenant ;
- annexe CP 2 relative aux modalités de suivi du 17^e avenant ;
- annexe CP.01 : Fiche relative à l'opération Etudes A43 PEM & VR2+ ;
- annexe CP.02 : Fiche relative à l'opération PEM A48 Voreppe ;
- annexe CP.03 : Fiche relative à l'opération VRTC A480 sud Grenoble ;
- annexe CP.04 : Fiche relative à l'opération VRTC A41 sud Grenoble ;
- annexe CP.05 : Fiche relative à l'opération Entrées libres sur réseau nord AREA ;
- annexe CP.06 : Fiche relative à l'opération Parkings covoiturage.

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 ;
- 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'usagers ;
- 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 : Etat visuel des chaussées annexes.

Annexe X.12. Valeurs de XCN relatives à l'application de l'article 25.11

Annexe X.13. Taux de hausse du tarif kilométrique moyen applicable aux véhicules de la classe 1 relative à l'application de l'article 36.2

Annexe X.14 : Echancier pour l'application de l'article 7.7 du cahier des charges ;

Annexe X.15 : Echancier pour l'application de l'article 7.8 du cahier des charges ;

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 X

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

X. 1. Pour l'autoroute A 51 entre Coynelle et Col du Fau :

(En millions d'euros HT valeur 2003)

	TOTAL	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Coût des travaux	163,3	18,4	39,4	48,5	33,5	18,8	4,6

X.2. Pour l'élargissement de l'autoroute A 43 entre Coiranne et Chambéry sur 9,5 kilomètres :

(En millions d'euros HT valeur janvier 2009)

	TOTAL	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Coût des travaux	59,0	0,0	1,8	6,5	15,0	20,8	12,8	2,1

X.3. Pour l'augmentation de capacité du nœud entre l'autoroute A 43 et A 432 :

(En millions d'euros HT valeur janvier 2009)

	TOTAL	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Coût des travaux	15,0	0,0	1,1	3,5	6,0	4,0	0,5

X.4. 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	21,7	3,2	3,5	5,0	6,0	4,0

X.5. Pour la rénovation des tunnels d'Uriol et du Petit Brion :

(En millions d'euros HT valeur janvier 2009)

	TOTAL	2009	2010	2011	2012	2013
Coût des travaux	5,0	0,6	4,4	0,0	0,0	0,0

X.6. Pour la théâtralisation des bypass tunnels :

(En millions d'euros HT valeur janvier 2009)

	TOTAL	2009	2010	2011	2012	2013
Coût des travaux	1,35	0,0	0,2	1,15	0,0	0,0

X.7. Pour l'éclairage du tunnel Dullin A 43 :

(En millions d'euros HT valeur janvier 2009)

	TOTAL	2009	2010	2011	2012	2013
Coût des travaux	3,7	0,5	1,9	1,3	0,0	0,0

X.8. Pour l'élargissement de l'autoroute A 41 nord entre Annecy et Cruseilles :

(En millions d'euros HT valeur juillet 2012)

	TOTAL	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Coût des travaux	78,0	0,0	1,0	6,0	12,0	24,0	30,0	5,0

X.9. Pour la première phase du réaménagement du nœud de Chambéry - Nord de l'A 43 :

(En millions d'euros HT valeur juillet 2012)

	TOTAL	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Coût des travaux	55,0	0,0	2,0	3,0	9,0	17,0	16,0	8,0

X.10. 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
Protections acoustiques fiche G1.1	4,54	0,0	1,54	1,0	1,0	1,0	0,0	0,0	31 déc. 2017
Requalification des aires de repos fiches C1 et C2	13,275	0,0	1,5	3,075	2,8	2,8	3,1	0,0	31 déc. 2018
Protection de la rivière du Guiers - A 43 fiche D 2	4,161	0,0	0,0	0,161	1,5	1,5	1,0	0,0	31 déc. 2018
Traitement des eaux de plate-forme - A 43 fiches G2.1 et G2.2	3,198	0,0	1,598	1,0	0,6	0,0	0,0	0,0	31 déc. 2016
Total	25,174	0,0	4,638	5,236	5,9	5,3	4,1	0,0	

X.11. Pour l'élargissement et la mise à niveau de l'autoroute A 480 entre St-Egrève et Claix, incluant les études relatives à l'échangeur du Rondeau

(En millions d'euros HT valeur juillet 2012)

	TOTAL	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Total à prendre en compte pour l'application des dispositions de l'article 7.6 du cahier des charges	300	27	45	82	70	61	15

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

X.12. Valeurs de X_{CN} relatives à l'application de l'article 25.11

	VALEUR POUR L'ANNEE 2033 (mise à jour à l'occasion du 17 ^{ème} avenant)	VALEUR POUR L'ANNEE 2034 (mise à jour à l'occasion du 17 ^{ème} avenant)	VALEUR POUR L'ANNEE 2035 (mise à jour à l'occasion du 17 ^{ème} avenant)
Valeur de X_{CN} (M€ HT)	827	843	859

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

X.13. 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	2009-2036
80% x I + 0,11%	80% x I + 0,11%	80% x I + 0,11%	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.

X.14. 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	Achèvement du réaménagement du nœud de Chambéry	0,30	0,60	1,50	4,80	5,00	0,76

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	1,00	5,00	7,20	-	-	-
PIA.B02	Réalisation de parkings de covoiturage	0,30	0,70	0,75	-	-	-
PIA.B03	Protection des eaux dans les zones vulnérables	4,50	13,50	17,50	1,25	-	-
PIA.D01	Etudes de réaménagement du diffuseur d'Annecy Nord	0,29	0,29	0,04	-	-	-

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

X.15. Echéanciers d'investissement des opérations pour l'application de l'article 7.8 du cahier des charges :

<i>En millions d'euros HT valeur septembre 2020</i>		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
CP.01	Etudes A43 PEM & VR2+	0,425	0,595	0,510	0,170	-	-	-
CP.02	PEM A48 Voreppe	0,435	1,015	2,465	4,495	5,365	0,725	-
CP.03	VRTC A480 sud Grenoble	0,280	0,700	1,960	5,040	5,320	0,700	-
CP.04	VRTC A41 sud Grenoble	0,434	1,085	3,038	7,812	8,246	1,085	-
CP.05	Entrées libres sur réseau nord AREA	2,400	7,600	14,100	11,300	5,600	2,700	0,600
CP.06	Parkings covoiturage	0,193	0,773	1,546	1,353	-	-	-

Pour effectuer le calcul en euros courants conformément au paragraphe b) de l'article 7.8, le coefficient d'actualisation utilisé est le TP01.

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 Z : instructions applicables aux projets et à leur réalisation.



Annexe PRA 1

Programme de travaux du plan de relance autoroutier

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

<i>NATURE</i>	<i>OPERATION</i>
Elargissement et mise à niveau	Mise à niveau des autoroutes A 48 et A 480 entre St-Egrève et Claix, incluant l'élargissement à 2 x 3 voies de l'A480 entre le diffuseur de la RN 481 et le diffuseur de la RN 87

Les études relatives à l'opération « A480 – échangeur du Rondeau » font l'objet de l'annexe PRA3.

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 PRA5.

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 7.6
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 les tableaux ci-dessous intègrent l'assiette de la concession dès leur mise en service.

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

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

Nature	Référence	Opération	Date prévisionnelle d'entrée en vigueur de la DUP	Date de mise en service	Coût de construction (M€ HT - valeur janvier 2016)	Montant pris en compte pour l'application du e) de l'article 7.7 (M€ HT - valeur janvier 2016) *	Subvention des collectivités territoriales (M€ HT - valeur janvier 2016)
Diffuseurs	PIA.A01	Achèvement du réaménagement du nœud de Chambéry	12 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la publication du décret approuvant le 16 ^{ème} avenant à la convention de concession et la signature de la dernière convention de financement avec les collectivités locales co-financières	DUP + 48 mois	12,955	9,143	Non

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

2) Autres opérations

Nature	Référence	Opération	Date de mise en service	Coût de construction (M€ HT - valeur janvier 2016)	Montant pris en compte pour l'application du e) de l'article 7.7 (M€ HT - valeur janvier 2016) *	Subvention des collectivités territoriales (M€ HT - valeur janvier 2016)
Aménagements environnementaux	PIA.B01	Création de passages à faune	Publication du 16 ^{ème} avenant + 36 mois	13,200	10,270	Non
	PIA.B02	Réalisation de parkings de covoiturage	Publication du 16 ^{ème} avenant + 36 mois	1,750	1,341	Conditions précisées dans la fiche d'opération PIA.B02
	PIA.B03	Protection des eaux dans les zones vulnérables	Publication du 16 ^{ème} avenant + 40 mois	36,750	28,613	Non
Etudes	PIA.D01	Etudes de réaménagement du diffuseur d'Annecy Nord	Publication du 16 ^{ème} avenant + 36 mois	1,250	0,482	0,625

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

Annexe CP 1 : opérations objet du 17^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-septième 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 7.8 (M€ HT - valeur septembre 2020) *</i>
Etudes	CP.01	Etudes A43 PEM & VR2+	Publication du 17 ^{ème} avenant + 48 mois	1,700	1,335
Etudes + travaux	CP.02	PEM A48 Voreppe	24 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la déclaration d'utilité publique et l'autorisation environnementale	14,500	11,916
	CP.03	VRTC A480 sud Grenoble	24 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la déclaration d'utilité publique et l'autorisation environnementale	14,000	10,444
	CP.04	VRTC A41 sud Grenoble	24 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la déclaration d'utilité publique et l'autorisation environnementale	21,700	16,189
	CP.05	Entrées libres sur réseau nord AREA	Publication du 17 ^{ème} avenant + 72 mois	44,300	35,554
	CP.06	Parkings covoiturage	Pour chaque site, 18 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la déclaration d'utilité publique et l'autorisation environnementale	3,865	2,964

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

Annexe CP 2

Suivi des travaux objet du 17^e avenant

Le rapport de suivi des opérations objet du 17^e avenant prévu à l'article 9 *ter* est constitué des éléments suivants :

1. - Fiche de synthèse sur l'avancement des opérations objet du 17^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.