

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

*Texte consolidé au 2 septembre 2020*

## 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](http://www.legifrance.gouv.fr).

Pour ce qui concerne la société COFIROUTE, 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 : [Gra1.Gra.Grn.Dit.Dgitm@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Gra1.Gra.Grn.Dit.Dgitm@developpement-durable.gouv.fr).

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

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

\* \* \*

*Décret du 12 mai 1970 approuvant la convention passée entre l'Etat et la Compagnie financière et industrielle des autoroutes (COFIROUTE) pour la concession de la construction, de l'entretien, et de l'exploitation d'autoroutes*

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000510183>

*Décret du 6 mars 1974 approuvant le 1<sup>er</sup> avenant*

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000878116>

*Décret du 18 novembre 1977 approuvant le 2<sup>ème</sup> avenant*

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000338096>

*Décret du 10 mars 1978 approuvant le 3<sup>ème</sup> avenant*

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000498467>

*Décret du 11 septembre 1980 (adjonction d'un alinéa sur le service minimum)*

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000678994>

Décret du 16 avril 1987 approuvant le 4<sup>ème</sup> avenant  
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000693946>

Décret du 20 décembre 1990 approuvant le 5<sup>ème</sup> avenant  
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000717933>

Décret du 12 avril 1991 approuvant le 6<sup>ème</sup> avenant  
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000159914>

Décret du 21 avril 1994 approuvant le 7<sup>ème</sup> avenant  
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000183405>

Décret du 26 septembre 1995 approuvant le 8<sup>ème</sup> avenant  
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000371707>

Décret du 26 décembre 1997 approuvant le 9<sup>ème</sup> avenant  
<http://legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000753011>

Décret du 30 décembre 2000 approuvant le 10<sup>ème</sup> avenant  
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000768361>

Décret du 29 juillet 2004 approuvant le 11<sup>ème</sup> avenant  
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000787401>

Décret du 15 mai 2007 approuvant le 12<sup>ème</sup> avenant  
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006056408>

Décret du 2 juillet 2008 approuvant le 13<sup>ème</sup> avenant  
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000019117582>

Décret du 22 mars 2010 approuvant le 14<sup>ème</sup> avenant  
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000022018378>

Décret du 28 janvier 2011 approuvant le 15<sup>ème</sup> avenant  
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000023501157>

Décret du 23 décembre 2011 approuvant le 16<sup>ème</sup> avenant  
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000025031009>

Décret du 21 août 2015 approuvant le 17<sup>ème</sup> avenant  
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000031074920>

Décret du 28 août 2018 approuvant le 18<sup>ème</sup> avenant  
<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2018/8/28/TRAT1735553D/jo/texte/fr>

Décret du 2 septembre 2020 approuvant le 19<sup>ème</sup> avenant  
<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2020/9/2/TRAT2009802D/jo/texte>

# CONVENTION DE CONCESSION

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

Les sociétés et les banques ci-dessus désignées s'engagent à constituer, dans un délai de deux mois à dater de la notification qui leur sera faite de l'approbation de la présente convention, une société anonyme soumise à la législation française dénommée ci-après la société concessionnaire, et qui sera chargée, sous réserve de l'approbation de ses statuts par le ministre de l'équipement et du logement et le ministre de l'économie et des finances, de l'exécution des opérations prévues par la présente convention.

Toute modification aux statuts après l'agrément, sauf celles résultant de la loi ou des effets d'une augmentation de capital, devra recueillir l'accord préalable de ces ministres.

## Article 2

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

- 1° Les autoroutes A10 Paris – Orléans – Tours – Poitiers et A11 Paris – Chartres – Le Mans comportant un tronçon commun entre leur origine, au lieudit La Folie-Bessin (commune d'Orsay, Essonne) et Ponthévrard (Yvelines) ;
- 2° L'autoroute A81 Le Mans-La Gravelle (Mayenne) ;
- 3° L'autoroute A71 Orléans – Vierzon – Bourges se raccordant, à l'Ouest d'Orléans, à la section Orléans – Tours ;
- 4° L'autoroute A11 Angers – Nantes, y compris le contournement Nord d'Angers ;
- 5° L'autoroute A821, contournement Nord de Nantes ;
- 6° L'autoroute A85 Angers – Tours – Vierzon ;
- 7° L'autoroute A28 entre Alençon et Tours.

2.2. La concession s'étend :

- 1° Aux sections constituées par les déviations de Chartres, de Tours et de Poitiers qui ont été construites par l'Etat.
- 2° Aux sections suivantes, construites par l'Etat :
  - la partie de la section contournement Nord d'Angers de l'autoroute A11, dénommée rocade Nord, d'une longueur de 5 km environ, comprise entre la route nationale 23 et l'échangeur de la voie des berges ;

- la section d'autoroute, d'une longueur de 1,750 kilomètre environ, allant de l'échangeur de Carquefou (Loire-Atlantique) à un kilomètre à l'Est du chemin départemental 37 ;
- la déviation d'Alençon, d'une longueur de 7 kilomètres environ, allant de l'échangeur d'Alençon- Sud (Sarthe) à l'échangeur d'Alençon-Nord (Orne) ;
- la section de l'autoroute A85, d'une longueur de 10 kilomètres environ, allant de l'échangeur de Langeais Est (Indre-et-Loire) à l'échangeur de Druye (Indre-et-Loire), au droit de la départementale 751.

2.3. Dans l'hypothèse où les travaux d'une section devraient être interrompus ou abandonnés du fait de l'annulation de la déclaration d'utilité publique ou des actes subséquents nécessaires pour l'acquisition et la réalisation de l'autoroute, l'Etat et la société concessionnaire arrêteraient d'un commun accord les modalités destinées à compenser les conséquences financières de cette annulation.

### **Article 3**

La société concessionnaire s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, toutes les études, procédures, travaux et opérations techniques et financières se rapportant à la présente concession, dans les conditions prévues au cahier des charges et sur la base des documents annexés audit cahier. L'équilibre financier de référence pour la fixation de ces obligations figure en annexe A.

La société concessionnaire s'engage à laisser circuler tous les usagers désireux d'emprunter la section libre de péage pour le trafic interne, telle qu'elle est définie à l'article 25 du cahier des charges.

### **Article 4**

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

4.2. L'Etat s'engage, dans les conditions définies ci-après, à établir à l'extrémité Nord de la concession les voies de débouché suivantes, auxquelles les usagers de l'autoroute A 10 auront accès en permanence :

- a) un débouché Est vers Paris, constitué par l'ensemble des voies autoroutières ci-après :
  - La Folie-Bessin – Palaiseau (A10) : deux fois trois voies ;
  - Palaiseau – Champlan (A87) : deux fois deux voies ;
  - Champlan – Wissous (C6) : deux fois deux voies ;
  - Wissous – Porte de Gentilly (A6) : deux fois trois voies ;
  - Wissous – Porte d'Italie (H6) : deux fois deux voies.

Ce débouché sera mis en service au plus tard à la mise en service de la section La Folie-Bessin-Ponthévrard-Chartres. Le concessionnaire ne pourra toutefois requérir l'exécution de cet engagement avant le 1er janvier 1973.

- b) Un débouché Ouest vers Sèvres et Boulogne-Billancourt, constitué par la voie rapide urbaine à deux fois deux voies ci-après désignée : La Folie-Bessin-Saclay-Petit-Clamart-Pont de Sèvres (F18).

Ce débouché sera mis en service au plus tard à la mise en service de la section La Folie-Bessin-Ponthévrard-Chartres. Le concessionnaire ne pourra toutefois requérir l'exécution de cet engagement avant le 1er juillet 1973.

#### 4.3. L'Etat s'engage :

- a) A établir, à l'extrémité de la section Chartres - Le Mans, un débouché vers le centre du Mans et une liaison à la route nationale 23 au Sud du Mans en direction d'Angers et de Nantes.

Ce débouché et cette liaison seront mis en service au plus tard à la mise en service de la section Chartres-Le Mans. Le concessionnaire ne pourra toutefois requérir l'exécution de cet engagement avant le 1er janvier 1976.

- b) A livrer, au plus tard le 1er janvier 1973, la déviation de Tours, réalisée à deux fois deux voies entre l'échangeur de Chambray et l'échangeur de Sainte-Radegonde, à deux voies entre l'échangeur de Parçay-Meslay et le raccordement à la route nationale 10.

La société concessionnaire fera son affaire de la réalisation, à la même date, de la section allant de l'échangeur de Sainte-Radegonde à l'échangeur de Parçay-Meslay.

- c) A établir, au Nord-Est de Nantes, une pénétrante reliant l'extrémité de l'autoroute située au voisinage de Carquefou, au centre de Nantes.

Cette pénétrante sera mise en service au plus tard à la mise en service de la section Angers - Nantes. Le concessionnaire ne pourra toutefois requérir l'exécution de cet engagement avant le 1er janvier 1978.

- d) A établir la rocade Nord, partie de la section contournement Nord d'Angers de l'autoroute A11, comprise entre la route nationale 23 au Nord et l'échangeur de la voie des berges, avec un profil en travers à 2x2 voies.
- e) A faire réaliser la liaison Clermont-Ferrand - Bourges de l'autoroute A 71 au plus tard à la mise en service de la totalité de la liaison Orléans - Bourges de la même autoroute.

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

### Article 5

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

- a) Remette à la société concessionnaire, à titre d'avance remboursable, les terrains déjà acquis et les ouvrages déjà réalisés, comme il est dit à l'article 4.1 ci-dessus ;

Remette à la société concessionnaire, à titre gracieux, les terrains déjà acquis et les ouvrages déjà réalisés de la section A85 Langeais Est – Druye ;

- b) Verse à la société concessionnaire, à titre d'avances remboursables, des avances en espèces dont le montant de base, ainsi que les modalités de versement et d'indexation, sont fixés à l'article 23 du cahier des charges.
- c) Garantisse le 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 la déviation de Tours et la déviation de Poitiers, leur seront remboursés dans les conditions définies par le cahier des charges.

- d) Ne s'oppose pas à l'application des dispositions de l'article 25 du cahier des charges.

#### **Article 6**

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

#### **Article 7**

La présente convention, le cahier des charges et les annexes de celui-ci, entreront en vigueur dès leur approbation par décret en Conseil d'Etat.

#### **Article 8**

Les frais de publicité et d'insertion au Journal Officiel de la présente convention et du cahier des charges annexé seront supportés par le groupement ci-dessus désigné.

# CAHIER DES CHARGES

## TITRE I - OBJET ET NATURE DE LA CONCESSION

### Article 1<sup>er</sup> - Objet de la concession

Le présent cahier des charges s'applique, sous les réserves spécifiées à l'article 2 de la convention de concession, à la construction, à l'entretien et à l'exploitation des autoroutes énumérées à cet article, ainsi qu'à l'entretien et à l'exploitation des sections d'autoroutes, construites ou à construire par l'Etat, qui sont indiquées à cet article.

Les extrémités de la concession se situent :

- A la Folie-Bessin (commune d'Orsay (Essonne)), à l'aplomb de la route nationale 446 ;
- Au Sud de Poitiers, au droit de l'échangeur de Poitiers Sud ;
- A la Gravelle, sur la route nationale 157 ;
- A l'échangeur de Bourges ;
- Au Sud-Ouest du Mans, au droit de l'échangeur du Mans Ouest ;
- Au Nord d'Angers, au niveau de l'axe de l'ouvrage d'art rétablissant la RN 23 (extrémité Est de la section de l'autoroute A11 entre Angers et Nantes concédée à COFIROUTE) ;
- A l'Ouest de Nantes, à l'extrémité du tympan Ouest de l'ouvrage de franchissement de la route nationale 137;
- Au Nord d'Alençon, au droit de l'axe de l'ouvrage rétablissant la route nationale 12 ;
- A l'Est d'Angers au droit de la barrière de péage de Corzé (extrémité Ouest de l'autoroute A85).

La longueur totale d'autoroute concédée est de 1101 kilomètres environ.

### Article 2 - Assiette de la concession

La concession s'étendra à tous les terrains, ouvrages et installations nécessaires à l'exécution et à l'exploitation de l'autoroute, y compris les raccordements aux voiries existantes, les dépendances et installations annexes directement nécessaires au service des usagers et réalisés en vue d'améliorer l'exploitation, tels que les aires de stationnement, stations-service, restaurants, hôtels, motels. Sur les raccordements aux voiries existantes, la limite de la concession est fixée au premier carrefour à partir de l'autoroute.

Les terrains déjà acquis par l'Etat seront mis à disposition du concessionnaire. Les autres terrains nécessaires à la concession seront acquis directement par le concessionnaire ; ils seront, dès leur acquisition, intégrés au domaine de l'Etat.

La déviation de Chartres entrera dans la concession à la mise en service de la section La Folie-Bessin – Chartres-Est.

La déviation de Poitiers entrera dans la concession à la mise en service de la section Châtellerault – Poitiers-Sud.



La déviation de Tours entrera dans la concession, dès sa mise en service complète, de la route nationale 10 au Nord de Tours à la route nationale 10 au Sud de Tours.

La rocade Nord d'Angers, construite par l'Etat à 2x2 voies, entre la route nationale 23 au Nord et l'échangeur de la voie des berges, entre dans la concession le 1er janvier 2008. Entre cette date et la date de mise en service du contournement nord d'Angers, entre l'échangeur de Trousseau et l'échangeur de la voie des berges, la société en assurera ou en fera assurer l'exploitation selon des modalités analogues à celles mises en oeuvre sur la rocade Est d'Angers contiguë.

Toutefois, l'aire de service située sur cette section est concédée, à compter de la date de parution au Journal officiel de la République Française du décret approuvant le cinquième avenant à la présente convention de concession et à son cahier des charges, à la société, qui se charge de la construire, de l'entretenir et de l'exploiter.

La section allant de l'échangeur de Carquefou à 1 km à l'Est du chemin départemental 37 entrera dans la concession à la mise en service de la section Angers – Nantes.

La déviation d'Alençon entre l'échangeur d'Alençon-Nord et l'échangeur d'Alençon-Sud entrera dans la concession à la mise en service de l'autoroute A28 entre Alençon et Le Mans-Nord.

Le concessionnaire remboursera aux collectivités publiques, lors de la mise à péage de la déviation, leur participation au financement de cette section, à savoir 153,44 millions de francs répartis comme suit :

- Etat : 38,36 millions de francs ;
- Conseil Général de l'Orne : 56,17 millions de francs ;
- Conseil Régional de Basse Normandie : 38,36 millions de francs ;
- District d'Alençon : 8,22 millions de francs ;
- Conseil Général de la Sarthe : 12,33 millions de francs.

Les déviations ci-dessus pourront être mises sous péage dès leur entrée dans la concession, sous réserve des dispositions de l'article 25.1. b) ci-après.

La section Langeais-Est – Druye de l'autoroute A85 entrera dans la concession quinze jours après la publication au Journal officiel de la République française du décret approuvant le douzième avenant à la présente convention de concession et à son cahier des charges.

Sauf dispositions contraires fixées par avenant au présent cahier des charges, tout bien, meuble ou immeuble, appartenant à la société concessionnaire et utilisé pour l'exploitation de la concession, sera réputé faire partie de la concession.

### **Article 3 - Caractéristiques générales des ouvrages**

3.1. La longueur des autoroutes à construire par la société concessionnaire, est de 1054 kilomètres environ, y compris la longueur de la deuxième chaussée à construire sur la déviation de Poitiers.

3.2. Le profil en travers final des différents tronçons d'autoroutes et les dispositions auxquelles le concessionnaire est autorisé à se limiter en première phase sont définis par

le tableau ci-après et complétés par les annexes 1, 1 bis, 4 ter, 4 quater, 4 quinquies, 4 sexties, 4 septies, 4 octies, 4 nonies, 4 decies, 4 undecies, 4 duodecies,, 4 terdecies et 4 quaterdecies du cahier des charges, qui définissent notamment le phasage spécifique des ouvrages d'art non courants.

Désignation des sections	Largeur de la plate-forme Nombre de voies		Vitesse de référence ou catégorie
	Situation définitive	Première phase	
<b>A 10</b>			
La Folie-Bessin - Ponthévrard	38,60 mètres sur 2 x 4 voies	32,50 mètres sur 2 x 3 voies	140 km/h (antérieur ICTAAL)
Ponthévrard – Bifurcation A10/A19	31,30 mètres sur 2 x 3 voies	25 mètres sur 2 x 2 voies	140 km/h
Bifurcation A10/A19 – Orléans Nord	38,60 mètres sur 2 x 4 voies	25 mètres sur 2 x 2 voies	ICTAAL 2000 : L1 (130 km/h)
Orléans Nord - Bifurcation A10/A71	38,60 mètres sur 2 x 4 voies	25 mètres sur 2 x 2 voies	ICTAVRU : A100 (100 km/h)
Bifurcation A10/A71 - Meung	31,30 mètres sur 2 x 3 voies	25 mètres sur 2 x 2 voies	140 km/h
Meung - Tours-Nord	31,60 mètres sur 2 x 3 voies	25 mètres sur 2 x 2 voies	140 km/h
Chambray – Joué-lès-Tours	31,60 mètres sur 2 x 3 voies	26,50 mètres sur 2 x 2 voies	ICTAVRU : A100 (100 km/h)
Joué-lès-Tours – Bifurcation 10/A85	31,60 mètres sur 2 x 3 voies	26,50 mètres sur 2 x 2 voies	140 km/h
Bifurcation A10/A85 – Sainte- Maure-de-Touraine	31,60 mètres sur 2 x 3 voies	26,50 mètres sur 2 x 2 voies	ICTAAL 2000 : L1 (130 km/h)
Sainte-Maure-de-Touraine – Poitiers Nord	26,50 mètres sur 2 x 2 voies	26,50 mètres sur 2 x 2 voies	140 km/h
Poitiers-Nord - Poitiers-Sud	27,75 mètres sur 2 x 2 voies	27,75 mètres sur 2 x 2 voies	140 km/h
Pour les sections comprises entre la bifurcation A10/A19 et la bifurcation A10/A71, les caractéristiques de la plateforme en deuxième phase sont de 31,30 mètres sur 2 x 3 voies.			
<b>A11</b>			
Ponthévrard - Chartres-Est	31,3 mètres sur 2 x 3 voies	25 mètres sur 2 x 2 voies	140 km/h
Chartres-Sud - Le Mans	31,6 mètres sur 2 x 3 voies	25 mètres sur 2 x 2 voies	140 km/h
CNA-Rocade Nord	31,6 mètres sur 2 x 3 voies	25m et 28,50 m sur 2x2 voies	ICTAVRU: A100 (100 Km/h)
CNA – Section voies des berges- RD 106	31,60 mètres sur 2 x 3 voies	24,60 mètres sur 2 x 2 voies	ICTAVRU: A100 (100 km/h)
CNA – Section RD 106 – Echangeur de Troussebouc	24,60 mètres sur 2 x 2 voies	24,60 mètres sur 2 x 2 voies	ICTAAL 2000 : L1 (130 km/h)
Angers-Ouest - Nantes-Est	27 mètres sur 2 x 2 voies	27 mètres sur 2x2 voies	140 km/h ICTAAL 1971

A 821			
Contournement Nord de Nantes	23,60 mètres sur 2 x 2 voies	23,60 mètres sur 2 x 2 voies	100 km/h ICTAVRU A100
A71			
Orléans-Ouest - La Source	31,60 mètres sur 2 x 3 voies	26,50 mètres sur 2 x 2 voies	140 km/h ICTAAL 1971
La Source — Bifurcation A71/A85	De 23,80 mètres à 26 mètres sur 2 x 2 voies	De 23,80 mètres à 26 mètres sur 2 x 2 voies	140 km/h ICTAAL 1971
Bifurcation A71/A85 — Bifurcation A71/A20	De 31,60 mètres à 33,50 mètres sur 2 x 3 voies	De 23,80 mètres à 26 mètres sur 2 x 2 voies	140 km/h ICTAAL 1971
Bifurcation A71/A20 — Bourges	De 23,80 mètres à 26 mètres sur 2 x 2 voies	De 23,80 mètres à 26 mètres sur 2 x 2 voies	140 km/h ICTAAL 1971
A81			
Le Mans-La Gravelle ex-F11	27 mètres sur 2 x 2 voies	27 mètres sur 2 x 2 voies	140 km/h ICTAAL 1971
A85			
Corzé (A11) - Ingrandes	23,80 mètres sur 2 x 2 voies	23,80 mètres sur 2 x 2 voies	L120 ICTAAL1985
Ingrandes-Langeais-Est	23,80 mètres sur 2 x 2 voies	21,80 mètres sur 2 x 2 voies	ICTAAL2000 : L1 (130 km/h)
Theillay-Saint-Romain-sur-Cher	23,80 mètres sur 2 x 2 voies	22,80 mètres sur 2 x 2 voies	L120 ICTAAL1985
Saint Romain/Cher-Drueye	23,80 mètres sur 2 x 2 voies	23,80 mètres sur 2 x 2 voies	ICTAAL2000 : L1 (130 km/h)
Drueye – Langeais Est	23,50 mètres sur 2 x 2 voies	23,50 mètres sur 2x2 voies	L120 ICTAAL 1985
A28			
Alençon-Ecommoy	23,80 mètres sur 2 x 2 voies	22,80 mètres sur 2 x 2 voies	L120 ICTAAL1985
Ecommoy-Tours	23,80 mètres sur 2 x 2 voies	23,80 mètres sur 2 x 2 voies	ICTAAL 2000 ;L1(130km/h)

3.3. Les sections A10, A11, A71, A28, A81, A85 et A821 devront permettre le passage des convois militaires de 4ème classe sous réserve des restrictions prévues par la décision ministérielle en date du 7 mars 2007 pour la section Langeais Est – Drueye de l'autoroute A85.

#### **Article 4 - Caractéristiques techniques de l'ouvrage - Etablissement et approbation des projets**

4.1.

- a) Les annexes 1 à 5 et 1 bis à 4 bis énumérées à l'article 46 définissent les dispositions d'ensemble des autoroutes A10 Paris – Poitiers et A11 Paris – Le

Mans et Angers – Nantes, et ont servi à fixer les caractéristiques principales de l'avant-projet sommaire. Elles constituent le cadre dans lequel ont été ou seront établis les avant-projets et les projets d'exécution.

- b) Les annexes respectivement :
- 1 ter à 8 ter pour l'autoroute A81 (ex-F11) Le Mans – La Gravelle ;
  - 1 quater à 8 quater pour l'autoroute A71, Orléans – La Source – Bourges ;
  - 1 quinquies à 8 quinquies pour l'autoroute A821, contournement Nord de Nantes ;
  - 1 sexties à 9 sexties pour l'autoroute A85 entre Angers et Langeais-Est ;
  - 1 septies à 9 septies pour l'autoroute A28 entre Alençon et Tours ;
  - 1 octies à 9 octies pour l'autoroute A85 entre Tours et Vierzon ;
  - 1 nonies à 9 nonies pour la section contournement Nord d'Angers de l'autoroute A11 ;

définissent les dispositions d'ensemble et fixent les caractéristiques principales des avant-projets et des projets d'exécution établis par la société concessionnaire.

- c) Les annexes 1 à 9 *decies* définissent les dispositions d'ensemble et les caractéristiques principales de la section A85 Langeais-Est – Druye, construite par l'Etat.
- d) Ces annexes sont complétées pour les sections A71 « bifurcation A71/A85 – bifurcation A71/A20 » et A10 « Chambray – bifurcation A10/A85 » respectivement par les annexes 1 undecies à 10 undecies et par les annexes 1 duodecies à 10 duodecies relatives aux élargissements de ces sections.
- e) Ces annexes sont complétées pour les sections A10 « bifurcation A10/A19 – bifurcation A10/A71 » et A10 « bifurcation A10/A85 – Sainte-Maure-de-Touraine » respectivement par les annexes 1 *terdecies* à 10 *terdecies* et par les annexes 1 *quaterdecies* à 10 *quaterdecies* relatives aux élargissements de ces sections.

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

Son dispositif de péage devra satisfaire aux prescriptions de l'article 25.1. du présent cahier des charges.

- 4.3. La société concessionnaire établit les avant-projets autoroutiers sous sa responsabilité, en conformité avec les avant-projets sommaires approuvés par le ministre chargé de la voirie nationale et avec le présent cahier des charges.

Le président de la société concessionnaire les adresse au ministre chargé de la voirie nationale en attestant cette conformité. La réception de cette attestation par le ministre chargé de la voirie nationale est 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 est 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 doivent respecter les instructions visées aux annexes 4, 4 bis, 8 *ter*, 8 *quater*, 8 *quinquies*, 8 *sexties*, 8 *septies*, 8 *octies*, 8 *nonies*, 8 *undecies*, 8 *duodecies*, 8 *terdecies* et 8 *quaterdecies*.

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 fait la 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 tous les ouvrages dont la construction lui incombe, y compris ceux des installations annexes.

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

- 4.5. La société concessionnaire pourra soumettre au ministre chargé de la voirie nationale des demandes de modifications ou de dérogations aux documents visés aux paragraphes précédents. Ces demandes devront comporter des justifications techniques, économiques et financières des modifications ou des dérogations sollicitées.
- 4.6. La société concessionnaire sera tenue de procéder à l'étude de toutes variantes qui seraient prescrites par le ministre chargé de la voirie nationale. Les modalités de réalisation et de financement de ces variantes seront établies d'un commun accord entre les deux parties.
- 4.7. Toutes ces procédures n'auront pour effet ni d'engager la responsabilité de l'Etat, ni de dégager celle de la société concessionnaire des conséquences que pourraient avoir l'imperfection des dispositions prévues, la mauvaise exécution des travaux ou le fonctionnement des ouvrages.

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

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

La remise à la société concessionnaire des terrains acquis et des ouvrages réalisés par l'Etat visés à l'article 2 ci-dessus donnera lieu à l'établissement de procès-verbaux auxquels seront joints des états descriptifs et tous plans nécessaires pour définir les limites de la concession et la consistance des ouvrages et installations.

Par ces procès-verbaux, la société concessionnaire reconnaîtra avoir une complète connaissance des terrains, ouvrages et installations qui lui seront remis et renoncera envers

l'Etat à toute réclamation à leur sujet. Les documents ainsi établis seront joints au présent cahier des charges, au moment de la remise.

## **Article 6 – Marchés de travaux, de fournitures ou de services**

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

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

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

Tous les ouvrages seront exécutés conformément aux avant-projets sommaires ou aux dossiers des études préalables approuvés par l'Etat et en respectant les clauses techniques du Cahier des Clauses Techniques Générales applicable aux marchés de travaux relevant des services de l'Equipement, dans les conditions précisées aux annexes 4 *bis*, 8 *ter* et 8 *quater*, 8 *quinquies*, 8 *sexties*, 8 *septies*, 8 *octies*, 8 *nonies*, 8 *undecies*, 8 *duodecies*, 8 *terdecies*, 8 *quaterdecies*.

A titre indicatif, la société concessionnaire se référera utilement aux règles et instructions couramment observées par les services de l'Equipement.

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

## **Article 7 - Sectionnement des travaux - Dates de mise en service**

7.1. Définition du sectionnement :

Section A :	La Folie-Bessin – Ponthévrard-Chartres-Est ;
Section B :	Ponthévrard – Orléans-Nord ;
Section C :	Orléans-Nord – Tours-Nord ;
Section D :	Tours-Sud – Poitiers-Sud ;
Section E :	Chartres-Est – La Ferté-Bernard ;
Section E1 :	La Ferté-Bernard – Le Mans ;
Section F :	Orléans-Ouest – La Source ;
Section F1 :	La Source – Lamotte-Beuvron ;
Section F2 :	Lamotte-Beuvron – Salbris ;
Section F3 :	Salbris – Bourges ;
Section H :	Angers (CD 963) – Nantes-Est ;
Section H1 :	Nantes-Est – Nantes-Ouest (RN 137) ;

- Section I : partie neuve du contournement Nord d'Angers de l'autoroute A11 (entre l'échangeur de Troussebouc et l'échangeur de la voie des berges) ;
- Section J : Le Mans – La Gravelle.
- A85 : Corzé (A11) – Vivy ;  
Vivy – Bourgueil ;  
Bourgueil – Langeais-Est.
- A28 : Alençon – Maresché ;  
Maresché – Le Mans (A11) ;  
Le Mans (A11) – Ecommoy (RN 138) ;  
Ecommoy (RN 138) – Tours (A10).
- A85 : Druye (RD 751) – Esvres (RN 143) ;  
Esvres (RN 143) – Saint-Romain sur Cher (RN 76) ;  
Saint-Romain sur Cher (RN 76) – Villefranche sur Cher (RD 922) ;  
Villefranche sur Cher (RD 922) – Vierzon (A71).

## 7.2. Dates de mise en service :

7.2.1. La société concessionnaire s'engage à mettre en service, avant les dates suivantes, les sections ci-après :

a)

A .....	31 décembre 1972
B .....	31 décembre 1973
C .....	31 décembre 1974
D .....	31 décembre 1977
E .....	31 décembre 1975
E1 .....	31 décembre 1978
F.....	31 décembre 1979
F1 .....	31 décembre 1986
F2 .....	31 décembre 1986
F3 .....	31 décembre 1989
J .....	31 décembre 1980
H .....	31 décembre 1979
H1.....	31 décembre 1993

Toutefois, au cas où la date de la parution au Journal officiel de la République Française du décret approuvant le 5e avenant serait postérieure au 31 décembre 1990, la date limite de mise en service fixée ci-dessus pour la section H1 pourra être prorogée d'une durée égale à l'écart entre la date de parution au Journal officiel et le 31 décembre 1990.

Section Alençon – Maresché de l'autoroute A28 : 22 juin 2001 ;  
Section Maresché – Le Mans de l'autoroute A28 : 27 octobre 2000 ;  
Section Le Mans – Ecommoy de l'autoroute A28 : 27 octobre 2000 ;

Section Vierzon – Villefranche-sur-Cher de l'autoroute A85 : 31 octobre 2001 ;  
Section Villefranche-sur-Cher–Saint-Romain-sur-Cher de l'autoroute A85 : 31 décembre 2003.

- b) Section Ecommoy – Montabon – Tours de l'autoroute A28 : 30 avril 2006 ;  
Section Saint-Romain-sur-Cher – Esvres de l'autoroute A85 : 31 janvier 2008 ;  
Section Esvres – Druye de l'autoroute A85 : 30 avril 2008 ;  
Section I : 31 août 2008.

7.2.2. La société concessionnaire s'engage en outre, si le ministre chargé de la voirie nationale le lui demande, à réaliser les sections F2 et F3 dans un délai de 30 mois à compter de la notification de cette demande, sans que cela puisse, cependant, avoir pour effet de conduire à une mise en service antérieure au 31 décembre 1980. La décision concernant la section F3 pourra être prise successivement pour les tronçons Salbris – Vierzon et Vierzon – Bourges.

La réalisation de ces sections sera toutefois subordonnée au versement des avances prévues à l'article 23.1.4. ainsi qu'à l'octroi de la garantie de l'Etat pour les emprunts dans les conditions spécifiées à l'article 22.1.5.

7.2.3. La société concessionnaire s'engage à mettre en service la section Angers – Bourgueil de l'autoroute A85, 52 mois après la parution au Journal officiel de la République Française du décret approuvant l'avenant n°7, sous réserve que les tarifs de péage aient été augmentés en 1994 d'au moins 2,8 % au 1er juin. La section Bourgueil – Langeais-Est de l'autoroute A85, dont l'engagement des travaux est prévu pour le 1er mai 2004, sera mise en service 40 mois à compter de l'engagement des travaux.

7.3. L'Etat et la société concessionnaire arrêteront d'un commun accord les aménagements qui devraient être apportés au calendrier de réalisation des sections :

- si les déclarations d'utilité publique ou les autorisations administratives nécessaires au lancement et à l'exécution des travaux faisaient l'objet de recours qui auraient pour conséquence d'en retarder le bon déroulement ;
- ou si, au cours de la réalisation d'une section et notamment avant le démarrage des travaux, il apparaissait que la société concessionnaire ne se trouvait pas en mesure de contracter, en temps utile, les emprunts à long terme permettant de respecter ledit calendrier ou n'y parvenait qu'en s'endettant dans des conditions telles que son équilibre financier risquerait de se trouver compromis. Il en sera de même en cas d'événements extérieurs à la société concessionnaire susceptibles de compromettre son équilibre financier.

7.4. Programme des opérations :

Les parties ont établi d'un commun accord et pour chaque section non encore mise en service à la date de signature du 11<sup>ème</sup> avenant, un calendrier des procédures, études et travaux. Ces calendriers figurent aux annexes 10 *sexties*, 10 *septies*, 10 *octies* et 10 *nonies* du présent cahier des charges.

7.5. Compensation des éventuels retards de réalisation



- a) En cas de retard dans la réalisation des investissements programmés pour les opérations mentionnées au 9.6 du présent cahier des charges, la société concessionnaire sera redevable à l'Etat d'une compensation au titre de l'avantage financier net éventuel découlant de ces retards.

Le retard dans la réalisation de ces investissements est calculé opération par opération à la date de mise en service effective de l'opération concernée et au regard des dates prévues au 9.6.

- b) Pour chaque opération mentionnée au 9.6 faisant l'objet d'un retard constaté, l'avantage financier net éventuel est évalué sur la période comprise entre le 1er janvier 2011 et la mise en service constatée. Il est égal au montant, capitalisé au taux annuel de 5%, des 9/10ème du différentiel d'investissements. Il est exprimé en date de valeur correspondant à la date de mise en service effective constatée. Le montant du différentiel d'investissements est déterminé par différence entre l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe Fbis et l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées, dit échéancier recalé. Le calcul se fait en euros courants, sur la base d'une valeur inchangée des investissements en euros constants.
- c) La compensation globale est assurée comme suit :

La société concessionnaire réalise dans le cadre du contrat de plan suivant le calcul de l'éventuel avantage financier, des investissements supplémentaires sur le réseau concédé pour un montant, actualisé au taux de 5%, égal à la somme des avantages financiers nets, 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.

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.

- d) Pour chaque opération mentionnée au a) ci-dessus, la société fournit sous sa responsabilité au concédant, avant le 1er décembre de chaque année, les informations nécessaires à l'exécution du présent article, notamment les montants annuels de dépenses réalisées et prévisionnelles nécessaires à l'établissement de l'échéancier recalé.
- e) Un bilan définitif de l'application du présent article est établi après la dernière mise en service.
- f) En cas de désaccord entre les parties sur l'application des b), c) et e) du présent article 7.5., l'avis du conseil général de l'environnement et du développement durable est sollicité par la partie la plus diligente.

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

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

- a) Par dérogation aux dispositions du paragraphe 7.5 de l'article 7, en cas d'écart entre l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe F ter 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 2026.

- b) La compensation au titre de l'avantage financier mentionné au a) est égale au différentiel d'investissements capitalisé au taux  $k_4$  de 7,2%.

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 F ter 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 F ter 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  $k_4$ , 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 d'investissements 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.

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

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

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

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

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

- b) La compensation au titre de l'avantage financier mentionné au a) est égale au différentiel d'investissements capitalisé au taux  $k_5$  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 F *sexies* au présent cahier des charges et décalé de la durée comprise entre la date d'entrée en vigueur du 18<sup>ème</sup> avenant et la date du 1<sup>er</sup> avril 2017, et la valeur actuelle nette de l'échéancier reflétant le rythme réel des

dépenses constatées, le cas échéant minorées de l'apport de cofinancement des tiers et notamment des collectivités territoriales, dit échéancier recalé.

Pour les opérations mentionnées au point 1 de l'annexe PIA 1, l'avantage financier est en outre minoré des effets liés au retard de l'entrée en vigueur de la DUP par rapport à la date prévisionnelle indiquée dans ladite annexe, décalée, le cas échéant, de la durée comprise entre la date d'entrée en vigueur du 18<sup>ème</sup> avenant et la date du 1<sup>er</sup> 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 F *sexies* et, d'autre part, le montant total des dépenses effectivement réalisées également en euros constants. La valeur actuelle nette est calculée en prenant le taux k5 tel que défini dans le présent paragraphe.

- c) La compensation globale est assurée comme suit :

La société concessionnaire réalise en priorité des investissements supplémentaires non prévus au cahier des charges sur le réseau concédé pour un montant, actualisé au taux de k5, égal au montant de l'avantage financier calculé conformément au *b)* ci-dessus. La nature et la programmation de ces investissements sont définies d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire.

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) Une opération listée à l'annexe PIA 1 est abandonnée notamment si l'une au moins de ces conditions est remplie :
- l'engagement financier d'une collectivité territoriale ne peut être obtenu par le concessionnaire dans les 12 mois suivants la date d'entrée en vigueur du 18<sup>ème</sup> avenant au contrat de concession ;

- les travaux ne sont pas engagés dans les cinq ans suivants la date d'entrée en vigueur du 18<sup>ème</sup> avenant au contrat de concession, notamment en raison d'une décision de l'Etat ;
- pour les opérations mentionnées au point 1 de l'annexe PIA 1, la DUP ne peut être obtenue dans un délai de 24 mois par rapport à la date indiquée dans ladite annexe, décalée de la durée comprise entre la date d'entrée en vigueur du 18<sup>ème</sup> avenant et la date du 1<sup>er</sup> avril 2017 ;
- le concédant et la société concessionnaire en conviennent d'un commun accord.

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

Cette compensation est égale à la part du coût de l'investissement concerné compensée par voie tarifaire, indiquée à l'annexe PIA 1, capitalisée au taux 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 installations**

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 en vue de vérifier leur conformité au présent cahier des charges.

Il procède, en outre, quelques jours 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 des ouvrages au cahier des charges et notamment au référentiel technique en vigueur au moment de la décision ministérielle d'approbation. 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 délivre une autorisation de mise en service.

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 lui sera accessible en toute circonstance et pourra lui être remis en support papier sur simple demande.

Cette formalité ne fera 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 pourra, après approbation par le ministre chargé de la voirie nationale, modifier les ouvrages et installations, établir et mettre en service des ouvrages et installations supplémentaires, pourvu qu'il n'en résulte aucune modification essentielle dans la consistance de la concession.

9.2. Dans les mêmes conditions, elle sera tenue de réaliser et de mettre en service les modifications qui pourraient être prescrites par l'Etat. 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.

En outre, les compensations de toute nature qui pourraient être décidées par l'Etat dans le cadre de la mise au point des projets et qui ne figurent pas dans le présent cahier des charges ou ne relèvent pas des procédures foncières ne sont pas à la charge de la société concessionnaire. Par exception, la société concessionnaire réalisera, en vue de la bonne insertion des autoroutes dans le paysage environnant, pour la section contournement Nord d'Angers de l'autoroute A11, pour l'autoroute A28 entre Alençon et Tours et pour les sections Ingrandes – Langeais-Est et Druye – Vierzon de l'autoroute A85, les investissements prescrits dans le cadre de l'action nationale d'amélioration des paysages, dans la limite d'un montant égal à 0,5% du coût des ouvrages, sous réserve que les collectivités publiques contribuent dans les conditions précisées par l'Etat, au financement de ces dépenses pour un même montant.

9.3. L'Etat et la société concessionnaire examineront d'un commun accord, en fonction du volume de la circulation, de sa répartition dans le temps et des conditions de son écoulement, les dates auxquelles il conviendra d'accroître le nombre des voies de circulation. L'Etat pourra imposer à la société concessionnaire, sans que cela puisse donner lieu à indemnité au titre de l'alinéa précédent :

- a) De passer, dans un délai de deux ans, des dispositions de la première phase aux dispositions définitives concernant la plateforme et le nombre de voies, lorsque le trafic journalier moyen aura atteint, sur une période continue de douze mois :
  - 35 000 véhicules par jour, sur les sections Chartres-Est – Le Mans, Orléans-Ouest – Tours-Nord et Orléans-Ouest – La Source ;
  - 35 000 véhicules par jour, sur les sections Ponthévrard – Chartres-Est, Ponthévrard – Orléans-Ouest et Tours-Nord - Tours-Sud ;
  - 63 000 véhicules par jour, sur la section La Folie-Bessin – Ponthévrard.
- b) Le passage aux dispositions définitives, pour celle des deux sections Ponthévrard – Chartres et Ponthévrard – Orléans dont l'élargissement interviendrait en premier lieu, ne pourra être exigé de la société concessionnaire que sous réserve de la réalisation concomitante des opérations suivantes :
  - Mise à deux fois quatre voies de la section La Folie-Bessin – Palaiseau ;

- Mise à deux fois trois voies de la section Palaiseau - Champlan – Wissous.

En outre, le passage aux dispositions définitives pour l'ensemble des sections Ponthévrard – Orléans et Ponthévrard – Chartres-Est ne pourra être exigé que sous réserve de la réalisation concomitante d'un débouché supplémentaire, raccordé au réseau des autoroutes et routes à caractéristiques d'autoroute ou de route express de la région parisienne, pour compléter, entre Ponthévrard et l'agglomération parisienne, la capacité de la section concédée.

- 9.4. L'Etat pourra imposer à la société concessionnaire, sans que cela puisse donner lieu à indemnité au titre de l'alinéa 9.2. ci-dessus, de construire sur la section H le diffuseur de Saint-Germain des-Prés non prévu aux annexes 1 à 4 ci-jointes et de le mettre en service au plus tard en même temps que la section I.

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

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

- 9.6. La mise en service des élargissements (configuration définitive prévue à l'article 3.2) interviendra au plus tard :

Pour la section A71 bifurcation A71/A85 – bifurcation A71/A20 : deux ans après la déclaration d'utilité publique ;

Pour la section A10 Chambray – bifurcation A10/A85 : quatre ans après la déclaration d'utilité publique.

L'échangeur d'Illiers-Combray (A11) sera mis en service au plus tard cinq ans après la signature de la convention de financement avec les collectivités locales prévue au contrat de plan 2010-2014.

- 9.7. La mise en service des élargissements (configuration définitive prévue à l'article 3.2) interviendra au plus tard :

Pour la section A10 bifurcation A10/A19 – Bifurcation A10/A71 : 84 mois après la déclaration d'utilité publique.

Pour la section A10 bifurcation A10/A85 – Sainte Maure de Touraine : 60 mois après la déclaration d'utilité publique.

- 9.8. La société concessionnaire réalise le programme de travaux d'aménagements environnementaux défini à l'annexe PRA 1 dans un délai de soixante mois suivant l'entrée en vigueur du dix-septième avenant.

Le programme technique et financier de l'ensemble des opérations détaillé selon le modèle prévu à l'annexe PR 2 présenté par la société concessionnaire est approuvé par décision du ministre chargé de la voirie nationale dans un délai de deux mois à compter de la plus tardive des deux dates entre l'entrée en vigueur de l'avenant et la date de réception du programme technique et financier par le ministre chargé de la voirie nationale.

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

- 9.9. 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.

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

9 bis 1. La société concessionnaire peut, au plus tard jusqu'au vingt-huitième mois suivant l'entrée en vigueur du quatorzième avenant, soumettre au ministre chargé de la voirie nationale des demandes de modifications du programme technique et financier prévu à l'article 9.5 sans que celles-ci ne modifient le montant global des travaux définis à l'annexe PR 1. Ces demandes doivent comporter des justifications techniques, économiques et financières des modifications sollicitées. Un programme technique et financier modificatif est établi et approuvé dans les mêmes formes que le programme initial.

9 bis 2. Tous les trois mois à compter de l'entrée en vigueur du quatorzième avenant, la société concessionnaire adresse au ministre chargé de la voirie nationale un rapport détaillé d'exécution des travaux prévus à l'annexe PR 1 comprenant un état d'avancement physique et un échéancier prévisionnel, ainsi que la quote-part valorisée correspondante des opérations telles que définies par décision ministérielle prévue à l'article 9.5. et 9 bis.1. Le rapport devra faire état des risques identifiés de retard dans la réalisation des opérations programmées. Sur la base de ce rapport trimestriel, l'autorité chargée du contrôle organise une réunion de coordination avec la société concessionnaire en vue de s'assurer du bon déroulement des procédures, études et travaux, et de statuer sur les suites à donner aux retards éventuels.

9 bis 3. Trois mois avant l'expiration du délai prévu au premier alinéa de l'article 9.5., la société concessionnaire transmet au ministre chargé de la voirie nationale la liste des opérations approuvées par les décisions ministérielles prévues à l'article 9.5. et 9 bis.1 et qui n'ont pas pu être engagées.



9 bis 4. Dans un délai de deux mois suivant l'expiration du délai prévu au premier alinéa de l'article 9.5., la société concessionnaire transmet au ministre chargé de la voirie nationale le calendrier effectif et la quote-part valorisée des opérations réalisées totalement ou partiellement à l'expiration du délai prévu au premier alinéa de l'article 9.5. La quote-part valorisée est définie en fonction des clés techniques et financières figurant au programme technique et financier approuvé par décision ministérielle prévue à l'article 9.5. et 9 bis.1, à valeur d'investissement constante en euros constants pour chaque opération.

Pour chaque opération approuvée par décision ministérielle prévue à l'article 9.5. et 9 bis.1, non réalisée ou réalisée partiellement quelle que soit la cause de cette non réalisation, la société concessionnaire sera redevable vis-à-vis de l'Etat d'une compensation, d'un montant égal en euros constants à la quote-part valorisée des investissements non réalisés. La quote-part valorisée est définie en fonction des clés techniques et financières figurant au programme technique et financier approuvé par décision ministérielle prévue à l'article 9.5. et 9 bis.1, à valeur d'investissement constante en euros constants pour chaque opération. Cette compensation interviendra sous la forme d'investissements complémentaires au bénéfice des usagers. La nature et la programmation de ces investissements seront définies d'un commun accord entre l'Etat et la société concessionnaire, en privilégiant pour les opérations engagées mais non totalement réalisées l'achèvement de ces opérations. La mise en oeuvre de cette compensation met fin à l'obligation de réaliser l'opération concernée.

Dans la seule hypothèse où la cause de cette non réalisation totale ou partielle est imputable à la société concessionnaire, cette dernière est redevable envers l'Etat d'une pénalité égale à 5% de la valeur initiale de l'opération, à l'exclusion de toutes autres pénalités ou mesures coercitives. Le concédant peut exiger le versement de cette pénalité dans un délai de 30 jours après mise en demeure restée infructueuse et après avoir mis la société en mesure de présenter ses observations.

#### **Article 9 ter - Suivi de l'exécution du plan de relance autoroutier (PRA)**

9 ter 1. Tous les six mois à compter de l'entrée en vigueur du dix-septième 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 ter 2. La société concessionnaire transmet au ministre chargé de la voirie nationale un rapport de bilan complet de la mise en oeuvre 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 10 - Bornage**

Dans l'année qui suivra la mise en service des divers ouvrages de la concession, il sera procédé, aux frais de la société concessionnaire et, au besoin, d'office, au bornage des terrains faisant partie des dépendances immobilières de la concession, contradictoirement avec les propriétaires voisins, en présence d'un ingénieur du service du contrôle, qui en dressera le procès-verbal. Il sera établi, aux frais de la société concessionnaire et sous la surveillance du service de contrôle, un plan des terrains ainsi bornés.

Lorsque des modifications seront apportées aux dépendances immobilières de la concession, il sera procédé, dans les mêmes conditions, au bornage des terrains ajoutés ou retranchés et à l'établissement de leur plan dans le mois qui suivra la mise en service des ouvrages établis sur ces terrains.

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

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

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

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

Tous les frais nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de l'autoroute seront à la charge de la société concessionnaire, sauf dispositions contraires résultant de l'application éventuelle des articles 4.6. et 9.2.

Seront également à la charge de la société concessionnaire, sauf son recours contre qui de droit, toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers, à ces mêmes titres. Par dérogation, l'État garantit la société concessionnaire contre les recours contentieux de riverains relatifs à la réalisation par lui de la bretelle assurant les mouvements Tours vers Langeais de l'échangeur n°9, décrite à l'annexe 5 décies au présent cahier des charges.

Seront en particulier à la charge de la société concessionnaire les dépenses d'acquisitions de terrains, à l'exception de celles des déviations de Chartres, Tours et Poitiers et de la section Langeais Est – Druye de l'autoroute A85 et de celles visées à l'article 23.1. 2° ci-après, y compris tous les frais en résultant.

Lors du raccordement à d'autres réseaux d'autoroutes, la société concessionnaire prendra à sa charge la moitié du coût du raccordement, y compris celui des échangeurs.

La société concessionnaire assurera la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre de l'échangeur Nord de Vierzon, qui comprend au titre de la concession les échanges directs avec le chemin départemental 918 ainsi qu'avec la déviation de la route nationale 20 et au nom de l'Etat et des collectivités locales le rétablissement de la RN 20 et la création de mouvements d'échanges entre la RN 20 et le chemin départemental 918 (cf. annexe 2 quater).

Cet échangeur, dont le coût est estimé à 22,5 millions de francs aux conditions économiques de janvier 1982, sera financé pour moitié par la société concessionnaire ainsi que par une participation financière versée par l'Etat correspondant au solde, soit 11,25 millions de francs aux mêmes conditions économiques (l'Etat faisant son affaire du recouvrement auprès de la commune de Vierzon de la participation de 15 p. 100 du coût indexé qu'elle doit verser sur cette opération).

Cette participation sera versée par tiers :

- un tiers à l'ordre de lancement des travaux de cet échangeur qui sera donné séparément par le ministre chargé de la voirie ;
- un tiers dans un délai de quarante-cinq jours après que la mission de contrôle des autoroutes aura constaté que le taux de règlement des travaux sur cet ouvrage aura atteint 66 p. 100 ;
- le dernier versement interviendra dans un délai de quarante-cinq jours après la mise en service de cet échangeur.

Les versements mentionnés ci-dessus seront égaux au produit du montant nominal de la moitié du coût de cet échangeur par le coefficient  $K_2$  défini à l'article 34.2 ci-après, divisé par trois.

Dans le cas particulier de Bourges, la société aura à sa charge le financement des infrastructures de l'A71 situées au Nord de la limite de concession, tant en ce qui concerne la section courante, la bretelle assurant la liaison Bourges vers Orléans, la partie de la bretelle assurant la liaison Orléans vers Bourges et comprise entre le débranchement de l'autoroute et la jonction à la boucle qui assure le mouvement Bourges vers Clermont-Ferrand, qu'en ce qui concerne la plate-forme de péage et le pédoncule de l'échangeur.

La limite de concession à Bourges est fixée en section courante au droit du tympan Nord du passage supérieur de l'échangeur.

En outre, la société acquerra les terrains nécessaires à l'emprise définitive de la rocade Sud-Ouest de Bourges entre la RN 151 et la RN 144 et réalisera à sa charge la première chaussée dont la date de mise en service sera la même que celle de la section Salbris – Bourges de l'autoroute A71.

En ce qui concerne le contournement Nord de Nantes, la société réalisera à sa charge la 2e chaussée de l'autoroute entre le CD 42 et la RN 137, d'une longueur de 1 km environ, en même temps que la section H1. Elle la remettra à l'Etat lors de la mise en service de cette section H1.

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

## **Article 13 - Exploitation, entretien et maintenance des ouvrages et installations**

### 13.1. Qualité d'exploitation, d'entretien et de maintenance

La société concessionnaire sera tenue, sauf cas de force majeure dûment constaté, et quelles que soient les intempéries, de mettre en œuvre tous les moyens conformes aux règles de l'art pour maintenir la continuité de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de commodité.

La société concessionnaire s'attache à la réalisation d'objectifs particuliers de qualité d'exploitation définis par écrit d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire, sur la base des dispositions du II) de l'annexe E. Ces objectifs concernent le maintien de la viabilité, la gestion du trafic et l'aide au déplacement.

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

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

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

La société concessionnaire est tenue d'assurer ou de faire assurer, sur l'ensemble du domaine concédé, le dépannage des véhicules en panne ou accidentés dans les conditions prévues par les cahiers des charges types arrêtés notamment par les instructions figurant au I) de l'annexe E.

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

### 13.2. Information routière en temps réel aux usagers

La société concessionnaire organise la collecte, la centralisation et le traitement des données relatives au trafic et délivre en temps réel les informations correspondantes aux usagers, en tenant compte de la nécessité d'assurer, dans la mesure du possible, la cohérence, la pertinence et la fiabilité de ces informations.

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

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

13.3. Pour la période allant de la date d'intégration dans la concession de la section Langeais-Est – Druye à la date de mise en service complète de l'autoroute A85 entre Bourgueil et Langeais-Est d'une part et entre Druye et Saint-Romain-sur-Cher d'autre part, les obligations d'exploitation relatives à la section Langeais-Est – Druye sont définies dans l'annexe 6 decies.

#### 13.4. Indicateurs de performance

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

- l'état de surface des chaussées ;
- l'état des ouvrages d'art ;
- la fonctionnalité des ouvrages d'art ;
- la sécurité des ouvrages d'art ;
- la qualité des aires de repos ;
- la surveillance du réseau (fréquence de patrouille) ;
- les délais de diffusion d'un événement par radio et panneaux à messages variables ;
- l'attente au péage ;
- la gestion de la viabilité hivernale ;
- les délais de réponse aux sollicitations écrites d'utilisateurs ;
- les délais de dépannage ;
- l'état structurel de la chaussée ;
- la propreté du tracé ;
- la consommation des produits phytosanitaires.

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. Elles sont précisées dans chaque contrat de plan et s'appliquent pour la durée de ce dernier. En l'absence de contrat de plan approuvé, les modalités de mesure et de calcul du dernier contrat de plan continuent à s'appliquer.

L'ensemble des actions nécessaires aux relevés, aux calculs et à l'obtention des résultats des mesures de ces 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 dans les conditions précisées par le contrat de plan.

Les résultats des indicateurs de qualité 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 du cahier des charges.

Les niveaux de performance déclarés atteints par Cofiroute peuvent faire l'objet de contrôle de la part de l'autorité concédante. Ces contrôles peuvent être réalisés sous la forme de mesures ponctuelles ou d'audit sur les méthodes de mesures ou de calcul mises en œuvre par Cofiroute. En cas de contrôle permettant d'établir que le concessionnaire a commis une erreur substantielle et manifeste 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. 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 est définie dans le contrat de plan et correspond à la saison hivernale n/n + 1. Les modalités d'application et de calcul des pénalités sont définies à l'article 39.5 et peuvent être précisées le cas échéant par le contrat de plan.

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

- 14.1. La société concessionnaire se conforme aux règlements de police édictés par les autorités compétentes.
- 14.2. Elle soumet à l'approbation des autorités compétentes, deux mois avant la date prévue pour leur mise en application, les règlements d'exploitation et les plans d'intervention et de sécurité adaptés. Ces plans contiennent les dispositions essentielles sur l'organisation de la société, ses moyens, ainsi que des consignes générales d'intervention, tant pour les personnels de la société que pour les services et entreprises liés par contrat avec la société concessionnaire. L'approbation des autorités compétentes est considérée comme tacitement obtenue deux mois après leur saisine.
- 14.3. La société concessionnaire participe, sous la conduite de l'autorité coordinatrice compétente, à l'élaboration, au suivi et à la mise à jour des plans de gestion du trafic qui intéressent tout ou partie de son réseau. En cas de déclenchement d'un ou plusieurs plans de gestion du trafic, elle se conforme sans délai, sous la conduite de l'autorité coordinatrice compétente, aux prescriptions qu'ils contiennent et met en œuvre toutes les mesures requises pour la gestion du trafic. La société concessionnaire participe à l'assistance aux usagers dans des conditions définies, d'un commun accord avec les autorités compétentes, dans les plans de gestion du trafic.
- 14.4. La société concessionnaire participe à l'échange permanent et en temps réel des informations relatives à la circulation routière avec les autres exploitants gestionnaires de réseaux routiers et autoroutiers, les centres régionaux d'information et de coordination routière (CRICR) et les autorités concernés.
- 14.5. Elle devra enfin se soumettre, sans pouvoir prétendre à indemnité, à toutes les mesures prises par les autorités investies du pouvoir de police de la circulation, en période de trafic intense, 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 arrêtera les dispositions du service minimum à assurer pour maintenir la permanence de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité en cas de grève des agents de la société concessionnaire.

### **Article 15 - Interruption et restrictions de la circulation**

La société concessionnaire se soumet aux obligations qui résultent des instructions figurant au I) de l'annexe E relatives à l'exploitation sous chantier des autoroutes en service.

Si des travaux d'entretien ou de modifications rendent indispensable, de façon exceptionnelle, l'interruption de la circulation sur l'autoroute, cette interruption devra, sauf cas de force majeure, être autorisée par arrêtés des préfets intéressés et portée à la connaissance du public par les soins de la société concessionnaire, en temps utile par tous moyens appropriés. La société concessionnaire devra en outre en informer le centre régional d'information et de coordination routière (CRICR) concerné.

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

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

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

### **Article 17 - Publicité**

La publicité sur les emprises du domaine public et à ses abords est soumise aux lois et règlements en vigueur.

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

Les agents que la société concessionnaire emploiera pour la surveillance et la garde des ouvrages concédés et la perception des péages pourront être commissionnés devant le tribunal d'instance, dans les conditions prévues pour les gardes particuliers ; ils porteront des signes distinctifs de leurs fonctions.

L'Administration pourra, par ordre de service motivé, requérir leur renvoi hors de la concession.

### **Article 19 - Ecoute des usagers et réclamations**

La société concessionnaire met en œuvre une politique d'écoute des usagers sur la qualité du service et en rend compte au concédant.

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

La société concessionnaire met à disposition des usagers différents moyens de communication adaptés aux technologies disponibles, couramment répandus et destinés à recevoir les

réclamations des personnes qui auraient des plaintes à formuler soit contre le concessionnaire ou ses agents, soit contre les entreprises qui lui sont liées par contrat. L'existence de ces moyens de communication est portée à la connaissance du public, par une information largement diffusée.

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

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

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

#### **Article 21 - Dispositions générales du financement**

21.1. Le total du financement de l'ensemble des dépenses effectuées par la société concessionnaire pour la réalisation de l'autoroute comprenant :

- a) le capital, les primes d'émission et les réserves ;
- b) l'encours des avances d'actionnaires en comptes bloqués ;
- c) l'encours des avances des tiers en comptes bloqués ;
- d) l'encours des obligations convertibles ou participantes et des autres emprunts ou avances non garantis par l'Etat ;
- e) l'encours des emprunts à long terme garantis par l'Etat ;
- f) l'encours des avances en espèces de l'Etat afférentes à la section H.

tel que ce financement ressortira des comptes et bilans annuels visés à l'article 35 ci-après, devra être couvert à concurrence d'au moins 25 p. 100 par la somme des ressources visées en a), b), c) et d).

21.2. Le montant du capital, éventuellement augmenté des primes d'émission et des réserves, devra être au moins égal au total des sommes suivantes :

- 10 p. 100 du financement des sections A, B, C, D, E1, E2, F, H, H1 et I, tel que ce financement est défini au paragraphe 21.1 ci-dessus ;
- $m \times 35$  millions de francs,  $m$  étant le quotient par 240 du montant total, en millions de francs, des versements de l'Etat au titre de la section J, en application des dispositions du 3° de l'article 23.1 ci-après ;
- $m' \times 43$  millions de francs,  $m'$  étant le quotient par 150 du montant total, en millions de francs des versements de l'Etat au titre de la section F1, F2 et F3, en application des dispositions des 3° et 4° de l'article 23.1 ci-après.

21.3. Les avances visées en b et c pourront être transférées en comptes non bloqués, à condition que le total des ressources visées en a), b), c) et d) demeure au moins égal à 25 p. 100 du total du financement défini au paragraphe 21.1.



21.4. Il ne pourra être effectué de remboursement sur le capital que si l'encours total des ressources a, b et c est supérieur à l'encours des avances de l'Etat, et si de tels remboursements n'ont pas pour effet de réduire l'encours total desdites ressources à un montant inférieur à celui desdites avances.

21.5. Les dispositions ci-dessus ne feront pas obstacle à la conversion éventuelle en actions des ressources visées en b), c) et d).

21.6. Il sera stipulé dans les contrats conclus par la société concessionnaire qu'en cas d'exigibilité du passif de la société, les ressources visées en b) et c) viendront en remboursement après les avances de l'Etat et les emprunts garantis par lui.

## **Article 22 - Garantie de l'Etat aux emprunts à long terme**

22.1. Les emprunts à long terme contractés par la société concessionnaire, en France ou à l'étranger, bénéficieront de la garantie de l'Etat, en principal et intérêt, sur la base des projets définis par les documents techniques joints en annexe, dans les limites ci-après :

1° Un montant nominal de 1.145 millions de francs aux conditions économiques du mois de mars 1969, pour les sections A à F, réparti de la manière suivante :

Section .....	A	190 millions de francs ;
Section .....	B	160 millions de francs ;
Section .....	C	240 millions de francs ;
Section .....	D	290 millions de francs ;
Section .....	E	135 millions de francs ;
Section .....	E1	85 millions de francs ;
Section .....	F	45 millions de francs ;

2° Un montant nominal de 250 millions de francs, aux conditions économiques du mois de juillet 1976, pour la section H.

3° Un montant nominal de 440 millions de francs, aux conditions économiques du mois de juillet 1976, pour la section J.

4° Un montant nominal de 170 millions de francs, aux conditions économiques du mois de juillet 1976, pour la section F1.

5° Au cas où le Ministre de l'Equipement demanderait à la société concessionnaire de réaliser les sections F2 et F3 conformément aux dispositions de l'article 7.2.3., un montant nominal de 100 millions de francs, aux conditions économiques du mois

de juillet 1976 pour la section F2, et un montant nominal de 260 millions de francs, aux mêmes conditions économiques, pour la section F 3.

6° En ce qui concerne la section I, le montant des emprunts garantis par l'Etat sera déterminé, avant le début des travaux, d'un commun accord entre les parties.

22.2. Le montant des emprunts que l'Etat s'engage à garantir sera calculé par application aux volumes d'emprunts ci-dessus :

- pour les sections A, B, C et E, du coefficient multiplicateur  $K_3$ , défini à l'article 34.3 ci-après ;
- pour les sections D, E 1 et F, du coefficient multiplicateur  $K_1$ , défini à l'article 34.1 ci-après ;
- pour les sections F1, F2, F3, H et J, du coefficient multiplicateur  $K_2$ , défini à l'article 34.2 ci-après.

Les plafonds ainsi fixés ne pourront être dépassés en nominal d'emprunt ; toutefois s'y ajouteront les primes de remboursement, s'il en est prévu.

22.3. Les montants définis au 2°, 3°, 4° et 5° du paragraphe 22.1 pourront, dans la limite nominale de 40 millions de francs pour la section H, 70 millions de francs pour la section J, 30 millions de francs pour la section F1, 20 millions de francs pour la section F2 et 40 millions de francs pour la section F3, aux conditions économiques du mois de juillet 1976, et sans que les dispositions du paragraphe 21.1. puissent s'y opposer, être relevés, d'un commun accord entre l'Etat et la société concessionnaire, par une réduction correspondante du montant des emprunts non garantis prévus au plan de financement figurant en annexe, dans la mesure où les conditions du marché financier rendraient impossible le placement de ces emprunts non garantis.

22.4.

1° La société concessionnaire versera à l'Etat, en juin de chaque année, une redevance égale à cinq pour mille de l'encours, au 1er janvier de l'année, des emprunts garantis par l'Etat, utilisés pour financer les sections F1, F2, F3, H et J. Pour les emprunts dont une partie seulement a été utilisée pour financer ces sections, l'encours d'après lequel se calcule la redevance sera réduit proportionnellement.

2° Toutefois, pour les emprunts garantis émis dans la limite des plafonds fixés aux paragraphes 22.1. et 22.2., la redevance fixée par le 1° ci-dessus ne sera pas due :

- a) Si la section financée par l'emprunt n'était pas en service au 1er janvier de l'année ;
- b) Pendant les dix premières années suivant celle de l'émission de l'emprunt si l'année précédant celle de son échéance, la recette forfaitaire moyenne hors taxes, sur les sections F1, F2, F3, H et J, ou sur celles de ces sections qui étaient en service au 1er janvier, calculée selon les modalités définies à l'annexe R, a été inférieure à 85 p. 100 du seuil des recettes donnant lieu à versement en application de l'article 23.4 ci-après.

3° Pour tout emprunt garanti ayant donné lieu à l'application du 2° ci-dessus, la société concessionnaire versera à l'Etat, au mois de juin de chacune des cinq

années, de la onzième à la quinzième, suivant celle de l'émission de l'emprunt, une redevance égale à un pour mille de la somme des produits, par le coefficient K2 défini à l'article 34.2 ci-après, des encours de l'emprunt au 1er janvier des années où ce 2° sera appliqué.

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

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

23.1. Les avances remboursables de l'Etat définies à l'article 5 de la convention de concession comprennent :

- 1° La valeur des ouvrages suivants construits par l'Etat et qui seront remis à la société concessionnaire, soit :
  - a) Pour l'ensemble des déviations de Chartres, de Tours et de Poitiers, terrains et ouvrages compris, 165 millions de francs. Cette somme ne comprend pas les fonds de concours versés à l'Etat par les collectivités publiques locales, qui font l'objet de l'article 24 ci-après ;
  - b) Pour la section allant de l'échangeur de Carquefou à un kilomètre à l'Est du chemin départemental 37, terrains et ouvrages compris, 8 millions de francs ;
  - c) Pour la rocade Nord du contournement Nord d'Angers, entre la route nationale 23 au Nord et la voie des berges, le montant des autorisations de programme mises en place, soit un montant de 38 M€ (val. oct. 2002), actualisé par application du coefficient K mentionné à l'article 34.1.
- 2°
  - a) Dix millions de francs représentant le montant des dépenses effectuées par l'Etat, avant le 1er août 1970, au titre de l'acquisition des terrains remis à la société concessionnaire ;
  - b) 14,7 millions de francs représentant le montant des dépenses effectuées au titre des acquisitions de terrains nécessaires à la réalisation de la section H1, contournement Nord de Nantes.
- 3° Des avances en espèces pour les montants nominaux suivants, aux conditions économiques de juillet 1976 :
  - 30 millions de francs pour la section F1 ;
  - 150 millions de francs pour la section H ;
  - 240 millions de francs pour la section J ;

Chacune de ces avances sera ordonnancée en quatre parts égales, la première avant l'engagement des travaux et les suivantes quand le taux d'avancement des travaux aura atteint respectivement 25 p. 100, 50 p. 100 et 100 p. 100.

- 4° Au cas où le ministre chargé de la voirie nationale demanderait à la société concessionnaire de réaliser la section F2, conformément aux dispositions de l'article 7.2.3., une avance de 30 millions de francs, aux conditions économiques de juillet 1976.

Au cas où le ministre chargé de la voirie nationale demanderait à la société concessionnaire de réaliser la section F3, conformément aux dispositions de l'article 7.2.3., une avance de 18 millions de francs aux conditions économiques de juillet 1976 pour le tronçon Salbris-Vierzon et de 37,8 millions de francs aux conditions économiques de juillet 1976 pour le tronçon Vierzon-Bourges.

L'Etat donnera séparément l'ordre de service de ces deux tronçons.

L'avance pour la section F2 sera versée en quatre parts égales ordonnancées respectivement lorsque le taux d'avancement des travaux aura atteint 10 p. 100, 25 p. 100, 50 p. 100 et 100 p. 100.

L'avance pour chacun des tronçons Salbris – Vierzon et Vierzon – Bourges de la section F3 sera versée par quart :

- le premier quart à l'ordre de lancement des travaux ;
- les deux suivants dans un délai de quarante-cinq jours après que la mission de contrôle des autoroutes ait constaté que le taux de règlement des travaux aura atteint respectivement 15 p. 100 et 50 p. 100 ;
- le dernier versement intervenant dans un délai de quarante cinq jours après la mise en service.

Pour l'application des dispositions visées ci-dessus aux 3° et 4°, la société concessionnaire présentera à la Direction des Routes (service du contrôle des sociétés concessionnaires d'autoroutes), un état justificatif de l'avancement des travaux. Le chef du service du contrôle procédera à toutes vérifications nécessaires et certifiera le service fait.

- 5° Les versements auxquels donneront lieu les avances mentionnées aux 3° et 4° ci-dessus seront égaux au produit de leur montant nominal par le coefficient K2 défini à l'article 34.2 ci-après.

23.2. Le montant des avances en nature figurant au paragraphe 23.1. ci-dessus ne donnera lieu ni à indexation pour variation des conditions économiques, ni à abattement pour vétusté ou toute autre cause.

23.3. La société concessionnaire remboursera les diverses avances de l'Etat définies au présent article en vingt versements semestriels égaux dont les premiers interviendront au 31 décembre de la quinzième année suivant celle de la mise en service, sur toute leur longueur, des autoroutes ou ensemble d'autoroutes suivant :

- A, B, C, D, E et E1 pour les avances définies au 1° a) et 2° a) du paragraphe 23.1. ;
- H pour les avances définies au 1° b), 1° c) et 2° b) du paragraphe 23.1. ;
- F1 pour l'avance définie au 3° du paragraphe 23.1. ;
- F2 pour l'avance définie au 4° du paragraphe 23.1. ;
- F3 pour l'avance définie au 4° du paragraphe 23.1. ;

- H pour l'avance définie au 3° du paragraphe 23.1. ;
- J pour l'avance définie au 3° du paragraphe 23.1.

Le montant de ces versements sera calculé sans intérêts.

En outre, à partir de 1990, au cas où la société concessionnaire dégagerait des bénéfices nets avant d'avoir remboursé la totalité de ces avances, elle devrait procéder à des remboursements supplémentaires, conformément aux modalités suivantes :

- du bénéfice net après impôts, on soustraira le montant de la dotation à la réserve légale ;
- on soustraira ensuite un montant correspondant au dividende statutaire de 7 p. 100 du montant libéré et non remboursé du capital. On obtiendra ainsi le super-dividende distribuable ;
- la société concessionnaire procédera à un remboursement anticipé des avances de l'Etat, égal à la moitié du superdividende distribuable, dans la limite d'une part, de la moitié du super-dividende distribué et, d'autre part, d'un montant maximal annuel de 20 p. 100 du montant total des avances accordées, l'imputation étant faite au prorata du montant non remboursé des différentes avances et sur les échéances normales de remboursement les plus éloignées.

L'ensemble des obligations de Cofiroute au titre du présent article, à l'exception de celles visées au § 23.1.1. c), seront soldées en 1995, à une date fixée par le ministre chargé du budget au plus tôt le 30 septembre, par le versement d'une somme de 603 905 776 francs.

Le remboursement de l'avance prévue au 23.1.1. c) pour la rocade Nord d'Angers aura lieu dans les six mois qui suivent la plus tardive des deux dates suivantes :

- date de mise en service complète de la section neuve du contournement Nord d'Angers, entre l'échangeur de Trousseau et celui de la voie des berges ;
- date limite fixée à l'article 7.2.1. b) pour la section I.

#### **Article 24 - Remboursement des fonds de concours des collectivités publiques locales**

En sus de la somme indiquée au paragraphe 23.1 de l'article 23 ci-dessus, la valeur des déviations de Tours et de Poitiers comprend des fonds de concours versés à l'Etat par les collectivités publiques locales, à savoir :

- pour la déviation de Tours : 15 millions de francs ;
- pour la déviation de Poitiers : 5 millions de francs.

Ces sommes seront remboursées par la société concessionnaire directement aux collectivités intéressées, sans intérêt ni indexation, et chacune d'elles en un seul versement effectué trois mois avant l'intégration de la déviation correspondante de la concession.

#### **Article 25 - Tarifs de péages**

25.1.

- a) Les tarifs de péages sont fixés chaque année par la société concessionnaire. Leur évolution est déterminée par l'évolution du tarif kilométrique moyen interurbain de la société. Pour l'application du présent article, les tarifs de péage doivent s'entendre hors taxe sur la valeur ajoutée (HT) à partir du 1er janvier 2001. La société concessionnaire appliquera à chaque tarif (HT) le taux de TVA en vigueur. Les tarifs TTC qui en résultent sont arrondis au décime d'euro le plus proche.
- b) Le tarif kilométrique moyen interurbain (TKMI) est égal à la moyenne des tarifs kilométriques moyens des sections de référence (TKMR) de son réseau en service pondérés par les longueurs des trajets de ces sections. Les sections de référence figurent à l'annexe tarifaire T.

A partir du 1er janvier 2001, le TKMI et le TKMR sont exprimés hors taxe sur la valeur ajoutée (HT).

- c) Le tarif kilométrique moyen d'une section de référence (TKMR) est égal à la somme des tarifs correspondant à chacun des trajets possibles internes à cette section, divisée par la somme des longueurs de tous ces trajets.
- d) Dans le cas du contournement Nord d'Angers, les trajets internes compris entre l'échangeur de la RD 106 et celui de la RN 23 au Nord d'Angers seront libres de péage.
- e) Les nouveaux tarifs sont applicables en 1995, le 1er juin, et les années suivantes, le 1er février. Ils doivent avoir été déposés au moins six semaines avant cette date auprès du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé de la voirie nationale. En même temps que le dépôt des tarifs, la société fournit tous les éléments d'information et de calcul nécessaires à la vérification de la bonne application des règles définies au présent article et, quand il existe, dans le contrat de plan. Dans ce délai, elle est tenue de fournir les compléments d'information nécessaires à cette vérification, qui lui seraient éventuellement demandés par les services intéressés.

Si le ministre chargé de l'économie et le ministre chargé de la voirie nationale constatent dans le mois qui suit le dépôt des tarifs de l'année suivante, que tout ou partie d'entre eux ne respectent pas les obligations du présent article et celles du contrat de plan, quand il existe, ils mettent la société concessionnaire en demeure de modifier les tarifs concernés, par une lettre motivée quant à l'existence d'un manquement à ses obligations.

La société concessionnaire doit, dans la semaine qui suit la réception de cette lettre, fournir les justifications afférentes et les nouvelles valeurs qui en découlent. Ces tarifs sont applicables au 1er février, sauf, dans ce délai, dénonciation par les deux ministres pour persistance du manquement, et mise en application de l'article 39.4. du cahier des charges.

- f) Dans le cadre de l'évolution des tarifs de péage, des avenants au contrat de plan pourront prévoir des augmentations spécifiques, en application par exemple de l'article 32 du présent cahier des charges.

- g) La section de l'autoroute A85 entre l'échangeur de Langeais-Est et l'échangeur de Druye est libre de péage.

25.2. Les tarifs kilométriques moyens de la société évoluent compte tenu notamment :

- des coûts de construction ;
- des charges d'exploitation, ainsi que des impôts autres que sur les bénéfices, des taxes et des redevances de toutes natures acquittés par le concessionnaire dans les conditions prévues par l'article 32 du cahier des charges ;
- des charges financières ;
- de la rémunération des capitaux investis, cohérente avec l'équilibre financier défini à l'annexe A du présent cahier des charges.

Modalités d'évolution du TKMI.

- a) Les modalités d'évolution du tarif kilométrique moyen interurbain sont fixées par un contrat de plan conclu pour une durée maximale de 5 ans renouvelable.
- Chaque contrat de plan fixera l'évolution du tarif kilométrique moyen interurbain (TKMI) applicable aux véhicules légers (classe 1) sur la période, en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation hors tabac. L'évolution annuelle du tarif kilométrique moyen interurbain (TKMI), entre 1995 et 2003, sera au moins égale chaque année à l'indice des prix à la consommation hors tabac de l'année précédente.
  - A partir de 2004, les taux d'évolution annuelle du tarif kilométrique moyen interurbain (TKMI) calculé sur la base du réseau en service au 31 janvier de l'année n seront conformes à ceux définis aux 25.2. b) et 25.2. c) suivants.
  - Dans le cas où l'application de l'article 32 entraînerait des mesures tarifaires, elles feront l'objet d'un avenant au contrat de plan.

- b) Pour la période couverte par le contrat de plan 2004-2008

Le tarif kilométrique moyen interurbain (TKMI) en vigueur au 31 décembre 2003 s'établit à 0,06341 € HT/km (classe 1).

Le taux de hausse annuelle applicable au tarif kilométrique moyen interurbain (TKMI) calculé sur la base du réseau en service au 31 janvier de l'année n est égal à :

- pour l'année 2004 : 90%  $I_{03}$  ;
- pour les années 2005 à 2007 : 85%  $I_{n-1}$  ;
- pour l'année 2008 : 85%  $I_{n-1} + 0,31\%$

$$I_n = (i_n / i_{n-1}) - 1.$$

$i_n$  est l'indice des prix à la consommation hors tabac ensemble des ménages concernant le mois d'octobre de l'année n.

- c) Pour la période 2009 – 2034, le taux de hausse annuelle applicable au tarif kilométrique moyen interurbain (TKMI) calculé sur la base du réseau en service au 31 janvier de l'année n est égal à :
- pour l'année 2009 : 85%  $I_{08} + 0,41\%$  ;
  - pour la période couverte par le contrat de plan 2010-2014 :
    - pour l'année 2010 : 0,41% ;

- pour les années 2011 à 2014 :  $85\% I_{n-1} + 0,48\%$  ;
- pour les années 2016 à 2018 :  $70\% I_{n-1}$  ;
- pour les années 2019 à 2021 :  $70\% I_{n-1} + 0,195\%$  ;
- à partir de 2022 et jusqu'en 2034 :  $70\% I_{n-1}$

$$I_n = (i_n / i_{n-1}) - 1.$$

$i_n$  est l'indice des prix à la consommation hors tabac ensemble des ménages concernant le mois d'octobre de l'année n.

Pour les années 2011 et 2012, le taux de hausse annuelle applicable au tarif kilométrique moyen interurbain (TKMI) sera en outre majoré d'une hausse de 0,30% en 2011 et 0,14% en 2012 en compensation de l'augmentation du tarif de la taxe d'aménagement du territoire prévue par la loi de finances initiale pour 2011.

Pour l'année 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 années 2016 à 2018, le taux de hausse annuelle applicable au tarif kilométrique moyen interurbain (TKMI) est en outre majoré d'une hausse supplémentaire spécifique de 0,78% en 2016, 0,32% en 2017 et 0,62% en 2018 en compensation de l'augmentation de la redevance domaniale prévue au décret n°2013-436 du 28 mai 2013.

Pour les années 2019 à 2023, le taux de hausse annuelle applicable au tarif kilométrique moyen interurbain (TKMI) sera en outre majoré d'une hausse supplémentaire spécifique de 0,10% au 1er février de chaque année, en compensation de l'absence de hausse des tarifs au 1er février 2015.

- d) A défaut de contrat de plan, le taux de hausse applicable au TKMI calculé sur la base du réseau en service au 31 janvier de l'année n est fixé chaque année au 1er février par arrêté conjoint du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé de la voirie nationale, après consultation de la société concessionnaire. Le taux de hausse ainsi fixé est conforme aux dispositions du 25.2 c) ci-dessus.
- e) Le tarif kilométrique moyen de chaque section de référence (TKMR) pourra être modulé à condition de ne pas s'écarter de plus de 20% du tarif kilométrique moyen interurbain (TKMI).
- f) Le tarif kilométrique moyen des sections nouvelles à leur mise en service est fixé par la société concessionnaire sur la base du tarif kilométrique moyen interurbain au moment de l'ouverture de ces sections, éventuellement corrigé en fonction des coûts de construction et d'exploitation de la section nouvelle si ceux-ci sont sensiblement différents de ceux constatés sur le reste du réseau.

Toutefois, dans le cas où le tarif kilométrique moyen envisagé est supérieur de plus de 20% au tarif kilométrique moyen interurbain, la société doit recueillir l'accord du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé de la voirie nationale avant de mettre en œuvre ses tarifs.



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

Une majoration de tarif, calculée sur la base de 0,24 € HT (valeur mai 2010, classe 1, évoluant selon le taux de hausse annuelle défini au c) du 25.2. dans la rédaction du douzième avenant à la présente convention de concession et à son cahier charges), sera appliquée à l'ensemble des véhicules entrant et sortant à l'échangeur de Connerré (A11) dès sa mise en service. Cette majoration de tarif n'est pas prise en compte dans le calcul du tarif kilométrique moyen de référence de la section de référence concernée.

- g) La société concessionnaire peut mettre en place une politique d'abonnements. Pour limiter les périodes de congestion et pour améliorer les conditions de circulation offertes aux usagers, elle peut prévoir des péages différents selon les heures, les jours et les périodes de l'année. La société peut moduler chacun de ses tarifs dans une limite de 50% en plus ou en moins, sachant que, pour chaque tarif, la moyenne des tarifs horaires après modulation calculée sur 24 heures doit être au plus égale au tarif correspondant avant modulation. La société déposera ses tarifs modulés six semaines au plus tard avant leur mise en application, en respectant les formalités prévues à l'article 25.1. e) pour les augmentations annuelles. La mise en place éventuelle de dispositions particulières lors des grandes migrations est définie en concertation entre la société concessionnaire et l'Etat, de manière à ne pas détériorer les comptes de la société.

25.3. Les tarifs applicables aux poids lourds sont fonction de leur coût d'utilisation et d'occupation de l'infrastructure. Le tarif kilométrique moyen interurbain des classes de véhicules autres que ceux de la classe 1 se déduit du tarif kilométrique moyen interurbain de la classe 1 par application de coefficients.

Au 31 décembre 2003, ces coefficients sont les suivants :

- Classe 2 : 1,56 ;
- Classe 3 : 2,21 ;
- Classe 4 : 2,92 ;
- Classe 5 : 0,62.

En aucun cas, le tarif appliqué à la catégorie la plus élevée de poids lourds (véhicules de la classe 4) ne pourra dépasser 3,16 fois le tarif appliqué sur la même section de l'autoroute aux véhicules de moins de cinq tonnes de poids total en charge.

Pour les autres classes, les tarifs seront progressivement revalorisés dans les conditions précisées par le contrat de plan. A la fin du contrat de plan 2004-2008, les coefficients de ces classes ne pourront dépasser les valeurs suivantes :

- Classe 2/classe 1 : 1,56
- Classe 3/classe 1 : 2,50
- Classe 5/classe 1 : 0,62

Sauf accord particulier ultérieur, ces coefficients seront également applicables pour les sections mises en service au-delà de 2008 sur le réseau interurbain.

Pour l'application du présent article, les classes 1, 2, 3, 4 et 5 sont respectivement définies comme suit :

- Classe 1 : véhicules ou ensembles de véhicules de hauteur totale inférieure ou égale à 2 mètres et de poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égal à 3,5 tonnes ;
- Classe 2 : véhicules ou ensembles de véhicules de hauteur totale comprise strictement entre 2 mètres et 3 mètres et de 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.

25.4. Une majoration de péage, d'un montant maximal de 70 p. 100, pourra être appliquée par la société concessionnaire aux véhicules susceptibles d'entraîner une dégradation ou une usure anormale des ouvrages, tels notamment que les véhicules munis de pneumatiques à "crampons".

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

25.6. L'ensemble des tarifs applicables sur le réseau de la société, à la date d'entrée en vigueur du 11ème avenant, figure dans l'annexe T du cahier des charges.

25.7. Les stipulations du présent 25.7 s'appliquent chaque année N à partir de N = 2032.

Au plus tard avant le 1<sup>er</sup> octobre de l'année N, le concessionnaire communique au concédant le montant hors taxes des recettes de péage et des redevances hors taxes relatives aux installations commerciales de la période située entre le 1<sup>er</sup> juillet de l'année N-1 et le 30 juin de l'année N, certifié par un commissaire aux comptes, en euros courants. Ce montant est noté  $X_N$ .

Il est défini en annexe F *quater* au présent cahier des charges un chiffre d'affaires de référence  $X_{CN}$ , qui représente le montant des recettes de péage hors taxes et des redevances hors taxes 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 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 ;

- b. Si  $1,05 \times X_{CN} < X_N \leq 1,10 \times X_{CN}$  alors la hausse annuelle du tarif kilométrique moyen interurbain 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. 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  $S_N = 0,5 \times (0,05 \times X_{CN}) + (X_N - 1,20 \times X_{CN})$

La valeur de  $TKMI_{N+1}$  est définie comme suit :  $TKMI_{N+1} = TKMI_N \times \frac{(X_N - S_N)}{X_N}$

Le tarif kilométrique moyen interurbain des autres classes de véhicules est déduit du tarif kilométrique moyen interurbain de la classe 1 par application des coefficients définis à l'article 25.3.

L'ensemble des tarifs de péage applicables pour l'année N+1 est ensuite défini en suivant la procédure définie au paragraphe e) de l'article 25.1.

### **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.

L'ensemble des tarifs en vigueur peut être consulté par toute personne intéressée soit sur un serveur télématique, soit auprès de la société concessionnaire, 6-10 rue Troyon, 92316 Sèvres Cedex, soit auprès de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, 59 boulevard Auriol, 75013 Paris, ou auprès de la direction des routes, Arche de la Défense, paroi Sud, 92055 Paris la Défense.

La société concessionnaire sera responsable de la conservation des affiches indiquant les tarifs et les remplacera toutes les fois qu'il y aura lieu.

### **Article 27 - Application des péages**

La société concessionnaire restera 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 pourra procéder à toute vérification ou à tout pesage destiné à déterminer le tarif de péage à appliquer.

## **Article 28 - Perception des péages**

La perception des péages devra être faite d'une manière égale pour tous, sans aucune faveur. Toute convention contraire à cette clause sera nulle de plein droit.

Toutefois, cette clause ne s'appliquera pas aux traités qui interviendraient entre la société concessionnaire et l'Etat.

Le présent article ne fait pas obstacle à la vente d'abonnements par la société concessionnaire, dès lors que la vente de ces cartes serait faite à des conditions égales pour tous.

La société bénéficiaire de la présente concession mettra au point les modalités de perception du péage respectivement :

- sur l'Aquitaine A10,
- sur l'autoroute A71,
- sur l'autoroute A28,
- sur l'autoroute A85,

D'un commun accord avec la société concessionnaire :

- au sud de Poitiers pour l'Aquitaine A10,
- au sud de Bourges pour l'autoroute A71,
- au nord d'Alençon pour l'autoroute A28,
- de l'autoroute A11 entre Le Mans et Angers pour l'autoroute A85,

De manière que la pluralité des concessionnaires ne soit pas cause de gêne pour l'utilisateur.

Ces dispositions seront soumises à l'approbation du ministre chargé de la voirie nationale respectivement :

- dix-huit mois avant la mise en service de la section Niort – Poitiers-Sud ;
- dix-huit mois avant la mise en service de la section de l'autoroute A71 au sud de Bourges ;
- dix-huit mois avant la mise en service de la section de l'autoroute A28 au sud d'Alençon ;
- dix-huit mois avant la mise en service de la section Angers – Vivy de l'autoroute A85.

## **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 l'équipement.

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

## **Article 30 - Exploitation des 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.

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

Pour 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 31 – Frais de contrôle**

Sans objet

### **Article 32 - Impôts et taxes**

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

En cas de modifications ou de créations, après la signature du 8ème avenant, d'impôts, taxes et redevances spécifiques aux concessionnaires d'ouvrages routiers à péage ou aux concessionnaires d'autoroutes, et notamment de modifications des articles 266-1-h, 273ter, et 302bis ZB du Code Général des Impôts, l'Etat et la société concessionnaire arrêtent d'un commun accord les compensations, par exemple tarifaires, qui devront être apportées pour assurer la neutralité de ces modifications ou créations sur l'ensemble constitué des comptes sociaux et de l'équilibre financier de la société concessionnaire, tels qu'ils se présenteraient, à la même date, en l'absence de ces modifications ou créations.

Ces compensations devront intervenir au plus tard quatre mois après l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions relatives à ces impôts, taxes et redevances. Elles seront calculées à partir de la date de cette entrée en vigueur.

### **Article 33 - Cautionnement**

33.1. A titre de garantie de la remise en bon état des ouvrages en fin de concession, la société concessionnaire devra déposer, au cours de chacune des cinq dernières années de la concession, selon l'article 36 ci-après, un cautionnement égal, par kilomètre, au produit de 20.000 F par le coefficient K2 défini à l'article 34.2 ci-après. En cas de rachat de la concession, un cautionnement égal, par kilomètre, au produit de 100.000 F par ce coefficient K2 devra être constitué dans les deux mois de la notification du préavis visé à l'article 38.1.

33.2. Les cautionnements visés ci-dessus seront constitués dans les conditions réglementaires en vigueur pour les marchés de l'Etat. En particulier, la société concessionnaire sera dispensée de verser ces cautionnements si elle fournit, dans les délais impartis, une caution personnelle et solidaire, choisie parmi les établissements agréés à cet effet.

La mainlevée de ces cautions ou cautionnements sera acquise de plein droit à l'expiration de la concession ou à l'issue de l'exercice au cours duquel l'Etat aurait procédé au rachat de celle-ci, sous réserve des dispositions prévues aux articles 37.3 et 38.3 ci-après.

### Article 34 - Indexation

34.1. TP 08 étant l'index national Travaux Publics dont la valeur est publiée mensuellement au Bulletin officiel des services des prix :

- Le coefficient K mentionné au 1.1. c) de l'article 23 est défini comme suit :

$$K = \frac{TP\ 08(n)}{TP\ 08(o)}$$

où TP 08 (n) est la valeur de l'index à la mise en service de la partie visée à cet article de la section contournement Nord d'Angers.

TP 08 (o) est la valeur de l'index TP 08 du mois d'octobre 2002.

- Le coefficient K<sub>1</sub> mentionné aux articles 22.2 et 40 est égal à 2,056 TP 08 (n), où TP 08 (n) est la valeur de l'index :
  - pour l'application de l'article 22.2, au douzième mois précédant la mise en service de la section en cause ;
  - pour l'application de l'article 40, celle du douzième mois précédant celui de l'échéance des sommes à indexer.

34.2. Le coefficient K<sub>2</sub> mentionné aux articles 12, 22.2, 22.4 (3°), 23.1 (5°), 23.4, 33.1 et 38.2 (1°, c) est défini comme suit :

$$K_2 = 0,2 + 0,8 \frac{TP\ n}{TP\ o}$$

où le paramètre TP représente l'index TP 08.

La valeur du paramètre d'indice n est, pour l'application :

- de l'article 12, celle du 4<sup>ème</sup> mois précédant celui de l'ordonnancement ;
- de l'article 22.2, celle du 12<sup>ème</sup> mois précédant celui de la mise en service de la section en cause ;
- de l'article 22.4 (3°), celle du mois de janvier de l'année d'échéance de la redevance ;
- de l'article 23.1 (5°), celle du quatrième mois de l'année précédant celui de l'ordonnancement ;
- de l'article 23.4, celle du mois de juin de l'année précédant celle du versement ;
- de l'article 33.1, celle du quatrième mois précédant celui de l'échéance des sommes à indexer ;
- de l'article 38.2 (1° c), celle du quatrième mois précédant celui de l'ordonnancement de l'indemnité.

La valeur du paramètre d'indice o est, pour l'application :

- de l'article 12, celle du mois de janvier 1982 ;
- des articles 22.2, 23.1 (5°), 23.4 et 33.1, celle du mois de juillet 1976 ;
- de l'article 22.4 (3°), celle du mois de janvier auquel on se réfère pour connaître les montants d'encours à prendre en compte dans le calcul de la redevance ;

- de l'article 38.2 (1°, c), celle du mois de décembre de l'année précédant celle du rachat.

34.3. Le coefficient  $K_3$  mentionné à l'article 22.2 est égal à :

$$K_3 = \frac{\text{TP 34 } (n)}{\text{TP 34 (mars 1969)}} = \frac{\text{TP 34 } (n)}{111,9}$$

où TP 34 est l'index national Travaux Publics qui était publié mensuellement au Bulletin officiel des services des prix et où la valeur du paramètre d'indice  $n$ , est celle du douzième mois précédant la mise en service de la section.

34.4. Si l'index TP 08 disparaissait, les parties se rapprocheraient pour adopter, d'un commun accord, un index équivalent.

$K$ ,  $K'$ ,  $K_1$ ,  $K_2$  et  $K_3$  sont calculés au millième le plus voisin.

### **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 seront établis selon les règles en vigueur pour les sociétés anonymes de droit privé concessionnaires de service public, notamment en matière d'amortissement.

35.2. La société concessionnaire communique chaque année au ministre chargé de la voirie nationale, au ministre chargé de l'économie et au ministre chargé du budget, avant le 1<sup>er</sup> juillet, une étude financière prévisionnelle *pro forma* portant sur l'équilibre financier de la concession et comprenant, pour la durée restant à courir de la concession :

- un plan de financement ;
- un compte de résultat ;
- l'évolution de la dette ;
- les ratios financiers suivants :
  - capacité d'autofinancement / investissements hors taxes,
  - dettes financières / capacité d'autofinancement,
  - ratio de couverture de la dette glissant sur 15 ans,
  - résultat net / chiffres d'affaires.

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.

Chacun de ces états est détaillé année après année. L'étude comprendra l'ensemble des hypothèses retenues. Le concédant pourra demander à la société concessionnaire toute information complémentaire.

35.3. La société concessionnaire communique chaque année au ministre chargé de la voirie nationale, au ministre chargé de l'économie et au ministre chargé du budget, avant le 1<sup>er</sup> juillet, les documents suivants :

- les comptes sociaux et leurs annexes, le rapport annuel et les rapports des commissaires aux comptes pour l'année échue ;

- le compte rendu d'exécution de la concession pour l'année échue qui comporte notamment le bilan des investissements réalisés, les comptes propres de la concession, un bilan financier en euros courants des investissements réalisés pour chaque opération introduite dans le présent cahier des charges à partir du 18<sup>ème</sup> avenant, les dépenses d'entretien immobilisés selon les natures suivantes : chaussées, ouvrages d'art, ouvrages hydrauliques, tunnel, autres, les 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 ;
- les documents visés à l'article 41 du présent cahier des charges remis au cours de l'année échue à l'Autorité chargée du contrôle.
- le programme des investissements à réaliser sur les cinq années ultérieures détaillé par opération ;
- les prévisions financières en euros courants sur les cinq années ultérieures :
- des investissements à réaliser pour chaque opération introduite dans le présent cahier des charges à partir du 18<sup>ème</sup> avenant ;
- des dépenses d'entretien immobilisés selon les natures suivantes : chaussées, ouvrages d'art, ouvrages hydrauliques, tunnel, autres ;
- des charges d'entretien courant pour les domaines précités.

35.4. La société concessionnaire adresse chaque année à l'autorité chargée du contrôle définie à l'article 41 un bilan des réclamations des usagers ainsi que des suites qui y ont été données. La présentation de ce bilan est définie par le concédant en concertation avec la société concessionnaire.

35.5. Le concédant peut demander au concessionnaire toute information complémentaire sur le compte rendu de l'exécution de la concession.

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

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

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

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

Les tableaux de simulation qui figurent dans l'étude financière prévisionnelle prévue à l'article 35.2 sont également adressés sous un format issu d'un logiciel tableur.



## **TITRE V - DUREE DE LA CONCESSION - RACHAT - MESURES COERCITIVES - DECHEANCE**

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

- 36.1. La concession des autoroutes A10, A11, A28, A71, A81, A85, A821 prendra fin le 30 juin 2034.
- 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 1er 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 interurbain applicable aux véhicules de la classe 1, dès lors qu'elle diffère de l'évolution présentée à l'annexe *F quinquies*, ainsi que des éventuelles évolutions des coefficients de (étant entendu que la valeur  $\Omega$  ci-après ne prend pas en compte de revalorisation des coefficients de classes 2, 3, 4 et 5, à la date du 1er janvier 2006 et jusqu'à la fin de la concession ou de périmètre de la concession postérieures au 1er janvier 2006, et actualisées au 1er janvier 2006 au taux de 8% sera égal ou supérieur à  $\Omega = 16\,488\,415\,694$  (seize milliards quatre cent quatre-vingt-huit millions quatre cent quinze mille six cent quatre-vingt-quatorze) euros.

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

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

La fin anticipée de la concession prend effet le dernier jour du mois suivant le mois où le seuil est franchi et au plus tôt le 31 décembre 2031, 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. A l'expiration du délai résultant des dispositions de l'article 36 ci-dessus et par le seul fait de cette expiration, l'Etat se trouvera subrogé à tous les droits de la société concessionnaire afférents à la concession.

Il entrera immédiatement en possession des installations, des appareils et de leurs accessoires, et généralement des biens meubles et immeubles faisant partie de la concession telle qu'elle est définie par la convention et le présent cahier des charges. A dater du même jour, tous les produits de la concession lui reviendront.

- 37.2. Le cas échéant, les objets mobiliers qui pourraient être nécessaires au fonctionnement des installations annexes sans faire partie de la concession pourraient être repris par l'Etat sur une estimation qui en serait faite à l'amiable ou à dire d'experts.
- 37.3. Le concessionnaire sera tenu de remettre à l'Etat en bon état d'entretien les ouvrages, installations, appareils et leurs accessoires.

L'Etat pourra retenir, s'il y a lieu, sur le cautionnement visé à l'article 33.2 ci-dessus, les sommes nécessaires pour les mettre en bon état.

L'Etat pourra également se faire remettre les produits de la concession dans les deux dernières années précédant son terme, à charge par lui de les employer à rétablir en bon état les ouvrages, installations, appareils et accessoires si le concessionnaire ne se met pas en mesure de satisfaire pleinement à cette obligation et si le cautionnement n'est pas jugé suffisant pour couvrir la dépense reconnue nécessaire à cette fin.

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

- 38.1. L'Etat aura le droit de racheter la concession au 1er janvier de chaque année, moyennant un préavis d'un an, à partir du 31 décembre de la 20<sup>ème</sup> année suivant celle de la mise en service de la totalité des sections objets de l'avenant n°8.

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

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

On entend par produit net annuel, le total des recettes de la concession diminué des dépenses faites pour l'exploitation et pour l'entretien, ainsi que les dépenses faites pour le renouvellement des ouvrages et du matériel, et les provisions nettes qui auront été ou auraient dû normalement être constituées en vue de ce renouvellement. Ne sont pas comprises dans ces dépenses les charges financières ni les amortissements, techniques et financiers, des ouvrages, du matériel et des dépenses de premier établissement.

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

- moyenne des produits nets de chacune des cinq années ayant précédé l'année du rachat.
- produit net de l'année ayant précédé l'année du rachat.

L'annuité due une année considérée est égale à l'annuité de référence ainsi définie, multipliée par le coefficient  $K_2$  défini à l'article 34.2 ci-dessus. Elle est versée le 30 juin.

- 2° En plus des annuités ci-dessus, une indemnité versée le 30 juin de l'année du rachat, égale aux dépenses d'immobilisations et d'investissements complémentaires sur autoroute en service réalisées au cours des 15 années précédant l'année du rachat sauf déduction, pour les dépenses effectuées une année donnée, d'une

fraction correspondant à  $N/15$ ,  $N$  étant le nombre d'années écoulées entre l'année considérée et l'année du rachat.

- 38.2. La société concessionnaire sera tenue de remettre à l'Etat les ouvrages, installations, appareils et accessoires rachetés en bon état d'entretien. L'Etat pourra retenir, s'il y a lieu, sur le cautionnement et sur l'indemnité de rachat, les sommes nécessaires pour mettre en bon état d'entretien les installations de toute nature.
- 38.3. L'Etat sera tenu de se substituer à la société concessionnaire pour l'exécution des engagements pris par elle dans les conditions normales pour l'achèvement des travaux et pour l'exploitation.

### **Article 39 - Pénalités - Mesures coercitives**

- 39.1. Le concédant peut exiger de la société concessionnaire, après mise en demeure infructueuse dans le délai fixé et après l'avoir mise en mesure de présenter ses observations, le versement d'une pénalité pour tout manquement aux obligations du présent cahier des charges.

Cette mise en demeure sera faite par lettre recommandée avec accusé de réception. Le délai fixé sera adapté aux remèdes à mettre en oeuvre et, sauf cas d'urgence tenant à la sécurité des biens et des personnes, ne sera pas inférieur à trente (30) jours à compter de la réception de la mise en demeure.

Le montant de cette pénalité sera, sauf dispositions particulières prévues ci-après, de 5.000 € par jour de retard. Il sera appliqué à ce dernier montant un coefficient d'actualisation  $K1$ , où  $K1 = TP_n/TP_o$ ,  $TP_o$  étant la valeur pour le mois de novembre 2003 de l'index  $TP01$  et  $TP_n$  la valeur de ce même index au quatrième mois précédant la date d'échéance de la mise en demeure considérée.

Le retard sera calculé par rapport à la date d'échéance de la mise en demeure, adressée à la société concessionnaire de se conformer pleinement à ses obligations.

- 39.2. En cas de non-respect de la date de mise en service d'une autoroute ou d'une section d'autoroute résultant de l'application de l'article 7 du présent cahier des charges, le concédant pourra exiger du concessionnaire le versement, pour chaque autoroute ou section d'autoroute concernée, d'une pénalité d'un montant de 50.000 € par jour de retard au-delà de 30 jours de retard. Ce montant sera affecté du coefficient  $K2$ , où  $K2 = TP_n/TP_o$ ,  $TP_o$  étant la valeur pour le mois de novembre 2003 de l'index  $TP01$ , et  $TP_n$  la valeur de ce même index au quatrième mois précédant la date de mise en service telle que prévue à l'article 7.
- 39.3. En cas d'interruption totale ou partielle de la circulation en méconnaissance des dispositions des articles 13 et 15 du présent cahier des charges, le concédant peut exiger de la société concessionnaire le versement d'une pénalité d'un montant de 30.000 € valeur novembre 2003 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.

Sans préjudice de l'application de ces dispositions, et passé un préavis de 48 heures, le concédant pourra provisoirement se substituer à la société concessionnaire défaillante pour assurer la continuité du service public aux frais, risques et périls de la société concessionnaire. Il mettra fin à cette substitution dès lors que la société concessionnaire justifiera de sa capacité à assurer la continuité du service public.

39.4. En cas de non-respect par la société concessionnaire des obligations résultant des dispositions de l'article 25 du présent cahier des charges, et après information du concessionnaire par lettre motivée du ministre chargé de la voirie nationale et du ministre chargé de l'économie, les tarifs applicables jusqu'à la prochaine échéance d'augmentation seront fixés par arrêté conjoint desdits ministres. Ces dispositions s'appliquent notamment aux situations suivantes :

- 1° Tarifs ayant été mis en application par le concessionnaire sans dépôt préalable auprès des ministres intéressés ;
- 2° Tarifs ayant été appliqués par la société concessionnaire en méconnaissance de la procédure de dépôt prévue à l'article 25.1.e) du présent cahier des charges ;
- 3° Tarifs appliqués par la société concessionnaire différents de ceux déposés auprès des ministres intéressés ;
- 4° Non-respect par la société concessionnaire des règles de fixation des tarifs prévues à l'article 25.

39.5. Lorsque les objectifs de performance tels que définis à l'article 13.4 ne sont pas atteints, le concédant adresse par lettre recommandée avec accusé de réception au concessionnaire le montant des pénalités envisagées. Le concessionnaire dispose d'un délai de quinze jours ouvrés à compter de sa réception pour adresser ses observations au concédant. Le concédant notifie au concessionnaire le montant des pénalités dues à l'expiration de ce délai. Ces modalités sont précisées le cas échéant dans le contrat de plan en cours ou à défaut, dans le dernier contrat de plan approuvé.

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 défini dans le contrat de plan en cours ou à défaut, dans le dernier contrat de plan approuvé.

Le montant cumulé pour une année civile d'exploitation (n) des pénalités pour non-atteinte des objectifs de performance est plafonné à 500 000 €.

En cas de constat par le concédant d'une erreur substantielle, manifeste et 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**

Faute par la société concessionnaire de pourvoir à la reprise des services s'ils venaient à être interrompus, faute aussi par elle de remplir des obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance.

Après mise en demeure non suivie d'effet, la déchéance sera prononcée par décret rendu en Conseil d'Etat, sur le rapport du ministre de l'Equipement et du Logement ; la société concessionnaire aura été préalablement appelée à faire connaître ses observations.

La déchéance ne sera pas encourue dans le cas où la société concessionnaire aurait été mise dans l'impossibilité de remplir ses engagements par des circonstances de force majeure dûment constatées.

Dans le cas de déchéance, il sera pourvu tant à l'achèvement des travaux et à la continuation de l'exploitation qu'à l'exécution des autres engagements de la société concessionnaire, au moyen d'une adjudication qui sera ouverte, sur une mise à prix des projets déjà établis, des travaux exécutés, du matériel et des matières approvisionnées.

Cette mise à prix sera fixée par le Ministre de l'Equipement et du Logement, la société concessionnaire entendue.

Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication s'il n'a, au préalable, été agréé par le ministre et s'il n'a fait un dépôt de garantie égale à 10.000 X K<sub>1</sub> francs, K<sub>1</sub> étant le coefficient défini à l'article 34.1 ci-dessus.

L'adjudication aura lieu suivant les formes prévues en matière de travaux publics, l'adjudicataire étant celui des candidats admis qui a présenté l'offre la plus haute.

L'adjudicataire sera soumis aux clauses du présent cahier des charges et substitué aux droits et obligations de la société concessionnaire évincée, qui recevra le prix de l'adjudication.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sans mise à prix, après un délai de trois mois. Si cette seconde tentative reste également sans résultat, le concessionnaire sera définitivement déchu de tous droits, les ouvrages, installations, appareils et leurs accessoires dépendant de la concession, deviendront sans indemnité la propriété de l'Etat.

L'adjudicataire ou l'Etat sera tenu de se substituer aux engagements pris dans des conditions normales par le concessionnaire, comme il est dit à l'article 38.4 ci-dessus.

## **TITRE VI - DISPOSITIONS DIVERSES**

### **Article 41 - Contrôle**

Le contrôle de la concession sera assuré par les autorités et service désignés à cet effet par le ministre chargé de la voirie nationale (ci-après dénommés « l'Autorité chargée du contrôle »).

L'Autorité chargée du contrôle est chargée de contrôler l'exécution des obligations de la société concessionnaire pour ce qui concerne la réalisation des procédures, études et travaux des sections non encore en service à la date d'entrée en vigueur du 11<sup>ème</sup> avenant.

La société concessionnaire communique à l'Autorité chargée du contrôle, chaque trimestre, l'état d'avancement et la programmation des opérations permettant d'apprécier le bon déroulement des calendriers détaillés aux annexes 10 *sexties*, 10 *septies*, 10 *octies* et 10 *nonies*. Elle informe l'Autorité chargée du contrôle de l'avancement des procédures, études et travaux et de l'ouverture des chantiers, ainsi que de tout événement susceptible d'affecter de manière notable la réalisation et le bon fonctionnement des ouvrages.

L'Autorité chargée du contrôle organise, une fois par trimestre, sauf circonstances particulières justifiant la tenue de rencontres supplémentaires, une réunion de coordination avec la société concessionnaire, en vue de s'assurer du bon déroulement des procédures, études et travaux.

L'Autorité chargée du contrôle peut se faire communiquer les plans d'assurance qualité, études, plans d'exécution, notes de calcul, contrôles et essais relatifs à l'exécution des sections restant à construire à la date d'entrée en vigueur du 11<sup>ème</sup> avenant.

Ces documents seront communiqués sans délai pour, le cas échéant, permettre à l'Autorité chargée du contrôle de formuler toutes observations qu'elle jugera utiles.

L'Autorité chargée du contrôle pourra, en tant que de besoin, se faire assister par des experts extérieurs aux services de l'Etat. Ces experts seront soumis à de strictes obligations en matière de confidentialité, de respect du secret commercial et de prévention des conflits d'intérêts.

Le personnel chargé de ce contrôle aura à tout moment libre accès aux chantiers, aux ouvrages et aux bureaux de la société concessionnaire.

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

Toute cession partielle ou totale de la concession de construction et d'exploitation de l'autoroute proprement dite, ou tout changement de concessionnaire, ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par décret pris en Conseil d'Etat.

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 - Election de domicile**

La société concessionnaire devra faire élection de domicile à Paris.

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

### **Article 44 - Jugement des contestations**

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

### **Article 45 - Frais de publication au Journal Officiel et d'impression**

Les frais de publication au Journal Officiel et d'impression du présent cahier des charges et des pièces annexées seront supportés par la société concessionnaire.

### **Article 46 – Annexes**

Les pièces suivantes sont annexées au présent cahier des charges :

- Pour les autoroutes A10 Paris – Poitiers et A11 Paris – Le Mans :
  - Annexe 1 : Profils en travers ;
  - Annexe 2 : 1° Tracés, échangeurs ; 2° Raccordements ;
  - Annexe 3 : Rétablissements de communications ;
  - Annexe 4 : Instructions applicables au projet, dérogations ;
  - Annexe 5 : Documents indicatifs ;
  - Annexe 6 : Prévisions de trafic ;
  - Annexe 7 : Plan de financement ;

étant entendu que ces annexes mentionnent la section G qui a été retirée de la concession.

Elles ne font pas figurer, par contre, l'échangeur supplémentaire, faisant partie de la présente concession, et situé à 5 kilomètres au nord de l'échangeur de Poitiers-Nord, en vue de desservir le Futuroscope.

Elles ne font pas figurer non plus l'échangeur supplémentaire, faisant partie de la présente concession, de Monts-Sorigny sur l'autoroute A10.

- Pour l'autoroute A11 Angers – Nantes :
  - Annexe 1 *bis* : Profil en travers ;
  - Annexe 2 *bis* : Tracés, échangeurs, raccordement ;
  - Annexe 3 *bis* : Rétablissements de communications ;
  - Annexe 4 *bis* : Instructions applicables au projet ; dérogations ;
  - Annexe 5 *bis* : Prévisions de trafic ;
  - Annexe 6 *bis* : Plan de financement.

Pour le contournement Nord d'Angers, les annexes 1 à 10 *nonies* dont la liste figure ci-après se substituent aux annexes 1 à 6 *bis*, en tant qu'elles concernent cette section.

- Pour l'autoroute A81 (ex F11) Le Mans - La Gravelle :
  - Annexe 1 *ter* : Plan de situation ;
  - Annexe 2 *ter* : Tracé de l'autoroute ;
  - Annexe 3 *ter* : Profils en long, contrainte de dénivelées en profil en long ;
  - Annexe 4 *ter* : Profils en travers types des diverses sections de l'autoroute, des bretelles des échangeurs et de raccordement au réseau routier ;
  - Annexe 5 *ter* : Schéma de principe des échangeurs et du mode de perception des péages ;
  - Annexe 6 *ter* : Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation ;
  - Annexe 7 *ter* : Rétablissements de communications pour les routes nationales ;
  - Annexe 8 *ter* : Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
  - Annexe 9 *ter* : Plan de financement.
  
- Pour l'autoroute A71 Orléans - La Source-Bourges :
  - Annexe 1 *quater* : Plan de situation ;
  - Annexe 2 *quater* : a) tracé de l'autoroute ;  
b) tracé imposé entre Vierzon Nord et la RN 76 ;
  - Annexe 3 *quater* : Profils en long, contrainte de dénivelées en profil en long ;
  - Annexe 4 *quater* : Profils en travers types des diverses sections de l'autoroute, des bretelles des échangeurs, et de raccordement au réseau routier ainsi que de la section Orléans – Ouest-La Source ;
  - Annexe 5 *quater* : Schéma de principe des échangeurs et du mode de perception des péages ;
  - Annexe 6 *quater* : Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation ;
  - Annexe 7 *quater* : Rétablissements de communications pour les routes nationales ;
  - Annexe 8 *quater* : Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
  - Annexe 9 *quater* : Plan de financement (d'une part des sections F1 et F2 et, d'autre part, de la section F3).
  
- Pour l'autoroute Nantes-Est - Nantes-Ouest (A821) :
  - Annexe 1 *quinquies* : Plan de situation ;
  - Annexe 2 *quinquies* : Tracé de l'autoroute ;
  - Annexe 3 *quinquies* : Profils en long, contraintes de dénivelées ;
  - Annexe 4 *quinquies* : Profils en travers types des diverses sections de l'autoroute, des bretelles des échangeurs, et de raccordement au réseau routier ;
  - Annexe 5 *quinquies* : Schéma de principe des échangeurs et du mode de perception des péages ;
  - Annexe 6 *quinquies* : Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation ;
  - Annexe 7 *quinquies* : Rétablissement de communications ;
  - Annexe 8 *quinquies* : Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
  - Annexe 9 *quinquies* : Plan de financement.
  
- **Pour l'autoroute A85 entre Angers et Langeais-Est :**
  - Annexe 1 *sexties* : Plan de situation ;
  - Annexe 2 *sexties* : Tracé de l'autoroute ;



- Annexe 3 *sexties* : Profils en long, contraintes de dénivelées ;
  - Annexe 4 *sexties* : Profils en travers-type ;
  - Annexe 5 *sexties* : Echangeurs et mode de perception des péages ;
  - Annexe 6 *sexties* : Aires annexes, centres d'entretien et d'exploitation ;
  - Annexe 7 *sexties* : Rétablissement de communication des routes nationales
  - Annexe 8 *sexties* : Instructions applicables au projet ;
  - Annexe 9 *sexties* : Plan de financement.
  - Annexe 10 *sexties* : Calendrier des études, procédures et travaux.
- Pour l'autoroute A28 entre Alençon et Tours :
    - Annexe 1 *septies* : Plan de situation ;
    - Annexe 2 *septies* : Tracé de l'autoroute ;
    - Annexe 3 *septies* : Profils en long, contraintes de dénivelées ;
    - Annexe 4 *septies* : Profils en travers-types des diverses sections de l'autoroute, des bretelles des échangeurs, et de raccordement au réseau routiers ;
    - Annexe 5 *septies* : Schéma de principe des échangeurs et du mode de perception des péages ;
    - Annexe 6 *septies* : Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation ;
    - Annexe 7 *septies* : Rétablissement de communications ;
    - Annexe 8 *septies* : Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
    - Annexe 9 *septies* : Plan de financement.
    - Annexe 10 *septies* : Calendrier des études, procédures et travaux.
  - Pour l'autoroute A 85 entre Tours et Vierzon :
    - Annexe 1 *octies* : Plan de situation ;
    - Annexe 2 *octies* : Tracé de l'autoroute ;
    - Annexe 3 *octies* : Profils en long, contraintes de dénivelées ;
    - Annexe 4 *octies* : Profils en travers-types des diverses sections de l'autoroute, des bretelles des échangeurs, et de raccordement au réseau routiers ;
    - Annexe 5 *octies* : Schéma de principe des échangeurs et du mode de perception des péages ;
    - Annexe 6 *octies* : Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation ;
    - Annexe 7 *octies* : Rétablissement de communications ;
    - Annexe 8 *octies* : Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
    - Annexe 9 *octies* : Plan de financement.
    - Annexe 10 *octies* : Calendrier des études, procédures et travaux.
  - Pour le contournement Nord d'Angers de l'autoroute A11 :
    - Annexe 1 *nonies* : Plan de situation ;
    - Annexe 2 *nonies* : Tracé de l'autoroute ;
    - Annexe 3 *nonies* : Profils en longs, contraintes de dénivelées ;
    - Annexe 4 *nonies* : Profils en travers-types des diverses sections de l'autoroute, des bretelles des échangeurs, et de raccordement au réseau routier ;
    - Annexe 5 *nonies* : Schéma de principe des échangeurs et du mode de perception des péages ;
    - Annexe 6 *nonies* : Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation ;

- Annexe 7 *nonies* : Rétablissements de communications ;
  - Annexe 8 *nonies* : Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
  - Annexe 9 *nonies* : Plan de financement ;
  - Annexe 10 *nonies* : Calendrier des études, procédures et travaux
- Pour l'autoroute A85 comprise entre Langeais-Est et Druye :
    - Annexe 1 *decies* : Plan de situation ;
    - Annexe 2 *decies* : Tracé de l'autoroute ;
    - Annexe 3 *decies* : Profils en long, contraintes de dénivelés ;
    - Annexe 4 *decies* : Profils en travers-types ;
    - Annexe 5 *decies* : Échangeurs ;
    - Annexe 6 *decies* : Aires annexes et centre d'entretien et d'exploitation ;
    - Annexe 7 *decies* : Rétablissements de communications des routes nationales ;
    - Annexe 8 *decies* : Instructions applicables au projet ;
    - Annexe 9 *decies* : Plan de financement ;
    - Annexe 10 *decies* : Calendrier des études, procédures et travaux
- Pour les sections F1, F2, F3, H, J :
    - Annexe R : Modalité de calcul des recettes pour l'application de l'article 23.4.
- Pour toutes les sections :
    - Annexe Z : Instructions applicables aux aménagements complémentaires sur autoroutes en service.
    - Annexe A : Équilibre financier de référence de la concession.
    - Annexe T : Modalités de calcul des tarifs pour l'application de l'article 25.
    - Annexe E : Dispositions particulières relatives à l'exploitation.
    - Annexe F : Echancier des investissements pour le calcul de l'avantage financier net, défini à l'article 7.5.
    - Annexe F *bis* : Echancier des investissements pour le calcul de l'avantage financier net, défini à l'article 7.5.
    - Annexe F *ter* : Echanciers d'investissements des opérations pour l'application de l'article 7.6.
    - Annexe F *quater* : Valeurs de  $X_{CN}$  relatives à l'application de l'article 25.7.
    - Annexe F *quinquies* : Taux de hausse du tarif kilométrique moyen interurbain applicable aux véhicules de la classe 1 relative à l'application de l'article 36.2
    - Annexe F *sexies* : Echanciers d'investissement des opérations pour l'application de l'article 7.7
- **Pour l'élargissement de la section A71 bifurcation A71/A85 – A71/A20 :**
    - Annexe 1 *undecies* : Plan de situation ;
    - Annexe 2 *undecies* : Tracé de l'autoroute ;
    - Annexe 3 *undecies* : Caractéristiques géométriques ;
    - Annexe 4 *undecies* : Profils en travers-types ;
    - Annexe 5 *undecies* : Échangeurs et mode de perception ;
    - Annexe 6 *undecies* : Aires annexes - Centre d'entretien et d'exploitation ;
    - Annexe 7 *undecies* : Rétablissements des voiries ;
    - Annexe 8 *undecies* : Instructions applicables au projet ;

- Annexe 9 *undecies* : Plan de financement ;
- Annexe 10 *undecies* : Calendrier des études, procédures et travaux
  
- **Pour l'élargissement de la section A10 Chambray – A10/A85 :**
  - Annexe 1 *duodecies* : Plan de situation ;
  - Annexe 2 *duodecies* : Tracé de l'autoroute ;
  - Annexe 3 *duodecies* : Caractéristiques géométriques ;
  - Annexe 4 *duodecies* : Profils en travers-types ;
  - Annexe 5 *duodecies* : Échangeurs et mode de perception ;
  - Annexe 6 *duodecies* : Aires annexes - Centre d'entretien et d'exploitation ;
  - Annexe 7 *duodecies* : Rétablissements des voiries ;
  - Annexe 8 *duodecies* : Instructions applicables au projet ;
  - Annexe 9 *duodecies* : Plan de financement ;
  - Annexe 10 *duodecies* : Calendrier des études, procédures et travaux
  
- **Pour l'élargissement de la section A10 bifurcation A10/A19 – bifurcation A10/A71 :**
  - Annexe 1 *terdecies* : Plan de situation ;
  - Annexe 2 *terdecies* : Tracé de l'autoroute ;
  - Annexe 3 *terdecies* : Caractéristiques géométriques ;
  - Annexe 4 *terdecies* : Profils en travers-types ;
  - Annexe 5 *terdecies* : Échangeurs et mode de perception ;
  - Annexe 6 *terdecies* : Aires annexes - Centre d'entretien et d'exploitation ;
  - Annexe 7 *terdecies* : Rétablissements des voiries ;
  - Annexe 8 *terdecies* : Instructions applicables au projet ;
  - Annexe 9 *terdecies* : Plan de financement ;
  - Annexe 10 *terdecies* : Calendrier des études, procédures et travaux
  
- **Pour l'élargissement de la section A10 bifurcation A10/A85 – Sainte-Maure-de-Touraine :**
  - Annexe 1 *quaterdecies* : Plan de situation ;
  - Annexe 2 *quaterdecies* : Tracé de l'autoroute ;
  - Annexe 3 *quaterdecies* : Caractéristiques géométriques ;
  - Annexe 4 *quaterdecies* : Profils en travers-types ;
  - Annexe 5 *quaterdecies* : Échangeurs et mode de perception ;
  - Annexe 6 *quaterdecies* : Aires annexes - Centre d'entretien et d'exploitation ;
  - Annexe 7 *quaterdecies* : Rétablissements des voiries ;
  - Annexe 8 *quaterdecies* : Instructions applicables au projet ;
  - Annexe 9 *quaterdecies* : Plan de financement ;
  - Annexe 10 *quaterdecies* : Calendrier des études, procédures et travaux
  
- Annexe PR 1 : plan de relance 1
- Annexe PR 2 : plan de relance 2
- Annexe PRA 1 : Programme de travaux du plan de relance autoroutier
- Annexe PRA 2 : Suivi des travaux du plan de relance autoroutier

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

L'ensemble des pièces susmentionnées annexées au cahier des charges peut être consulté au ministère de de la Transition Ecologique et Solidaire, Tour Séquoia, Paris-La Défense.

## ANNEXES PUBLIEES AU JOURNAL OFFICIEL

### ANNEXE F *TER* AU CAHIER DES CHARGES DE LA CONVENTION DE CONCESSION PASSEE LE 26 MARS 1970 ENTRE L'ETAT ET LA COMPAGNIE FINANCIERE ET INDUSTRIELLE DES AUTOROUTES (COFIROUTE)

Echéanciers d'investissements des opérations  
pour l'application de l'article 7.6 du cahier des charges

En millions d'euros HT (valeur juillet 2012)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAL
<b>A10 bifurcation A10/A19 – bifurcation A10/A71</b>	3	3	27	27	37	37	35	26	23	1	219
<b>A10 bifurcation A10/A85 – Sainte- Maure-de-Touraine (y compris sécurisation du terre-plein central entre Sainte Maure de Touraine et Poitiers Sud ainsi que les études jusqu'à l'obtention de la DUP sur l'intégralité de la section d'A10 comprise entre la bifurcation A10/A85 et Poitiers Sud)</b>	21	22	44,9	35,4	58,3	58,3	58,3	6,7	0,0	0,0	305
<b>Aménagements environnementaux</b>	6	8,2	11	11,2	3,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	40
<b>Total à prendre en compte pour l'application des dispositions de l'article 7.6</b>	30	33,2	82,9	73,6	99	95,3	93,3	32,7	23	1	564

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

**ANNEXE F *QUATER* AU CAHIER DES CHARGES DE LA CONVENTION DE  
CONCESSION PASSEE LE 26 MARS 1970 ENTRE L'ETAT ET LA COMPAGNIE  
FINANCIERE ET INDUSTRIELLE DES AUTOROUTES (COFIROUTE)**

Valeurs de  $X_{CN}$  relatives à l'application de l'article 25.7

	Valeur pour l'année N = 2032 (mise à jour à l'occasion du 18 <sup>ème</sup> avenant)	Valeur pour l'année N = 2033 (mise à jour à l'occasion du 18 <sup>ème</sup> avenant)
Valeur de $X_{CN}$ (M€ HT)	1751	1786

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

**ANNEXE F *QUINQUIES* AU CAHIER DES CHARGES DE LA CONVENTION DE  
CONCESSION PASSEE LE 26 MARS 1970 ENTRE L'ETAT ET LA COMPAGNIE  
FINANCIERE ET INDUSTRIELLE DES AUTOROUTES (COFIROUTE)**

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

<b>2006 - 2009</b>	<b>2010-2034</b>
85% x I	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

**ANNEXE F *SEXIES* AU CAHIER DES CHARGES DE LA CONVENTION DE  
CONCESSION PASSEE LE 26 MARS 1970 ENTRE L'ETAT ET LA COMPAGNIE  
FINANCIERE ET INDUSTRIELLE DES AUTOROUTES (COFIROUTE)**

Echéanciers d'investissement des opérations pour l'application de l'article 7.7

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

En millions d'euros HT valeur 2016	2017	2018	2019	2020	2021
A10 - Diffuseur du Quart Nord- Ouest de l'agglomération orléanaise (QNO)	0,57	0,79	2,37	8,79	5,18
A11 - Aménagement de l'échangeur de la Porte de Gesvres	1,52	5,51	7,56	12,87	8,31

## 2. Autres opérations

En millions d'euros HT valeur 2016	2017	2018	2019	2020	2021
A11 - Diffuseur de Connerré*	0,00	1,23	1,19	0,00	0,00
Aménagement de 3 éco-ponts	0,41	0,81	1,22	6,75	4,32

\* Par exception, l'écart mentionné à l'article 7.7.a) pour cette opération est calculé par rapport au rythme réel des dépenses constatées auxquelles s'appliquent un coefficient multiplicatif de 2/3, minorées de l'apport de cofinancement des collectivités territoriales. Seuls les flux postérieurs à 2016 sont pris en compte.

Par exception, seul le e) de l'article 7.7 est applicable à l'opération « A81 - Accès autoroutier au Parc de Développement Economique de Laval-Mayenne (PDELM) ».

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

**ANNEXE PRA 1 AU CAHIER DES CHARGES DE LA CONVENTION DE  
CONCESSION PASSEE LE 26 MARS 1970 ENTRE L'ETAT ET LA COMPAGNIE  
FINANCIERE ET INDUSTRIELLE DES AUTOROUTES (COFIROUTE)  
Programme de travaux du plan de relance autoroutier**

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

<b>Domaine</b>	<b>Type d'opération</b>
<b>ELARGISSEMENTS</b>	Aménagement à 2x4 voies d'A10 entre A19 et A71
	Aménagement à 2x3 voies d'A10 entre l'échangeur A10/A85 et Sainte-Maure-de-Touraine, y compris la sécurisation du terre plein central entre Sainte-Maure-de-Touraine et Poitiers sud, ainsi que les études jusqu'à l'obtention de la déclaration d'utilité publique de la mise à 2x3 voies de l'A10 entre A10/A85 et Poitiers Sud soit 93 km.
<b>AMENAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX</b>	<u>Biodiversité et protection des milieux</u> Programme de travaux défini ci-dessous

	<u>Réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et covoiturage</u> Programme de travaux défini ci-dessous
--	---

Programme de travaux d'aménagement environnementaux prévu au paragraphe 9.8 de l'article 9 :

Libellé	Unité	Quantité
<b>A - Biodiversité et protection des milieux</b>		
A-1 : Aménagements pour la petite faune terrestre et la faune piscicole dont écoducs $28m \leq L_{min} \leq 60m$ , banquettes, radiers, conversion d'ouvrage routier, passe à poisson, etc... (localisation à déterminer à l'issue d'une concertation à mener avec les acteurs locaux et l'Etat)	nombre d'aménagements	29
A-2 : Aménagements hydrauliques sur l'A71 entre Olivet et Theillay sur une section globale de 19 km	linéaire du réseau de collecte mis aux normes (km)	6,6
	nombre de points de rejets traités	14
<b>B - Réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et covoiturage</b>		
B-1 : Extension et/ou création de parkings de covoiturage	nombre de places	600 places réparties sur au moins 10 sites
B-2 : Refonte et extension du parking multimodal de l'échangeur de Dourdan et réalisation d'une gare routière et de ses accès	aménagement d'un pôle multimodal	1



B-3 : Déploiement de bornes de recharges électriques	provision d'un montant de 1 millions d'euros HT- (valeur juillet 2012)	
--	---	--

**ANNEXE PRA 2 AU CAHIER DES CHARGES DE LA CONVENTION DE  
CONCESSION PASSEE LE 26 MARS 1970 ENTRE L'ETAT ET LA COMPAGNIE  
FINANCIERE ET INDUSTRIELLE DES AUTOROUTES (COFIROUTE)  
Suivi des travaux du plan de relance autoroutier**

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

**1 - Fiche de synthèse sur l'avancement du PRA**

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

**2 - Fiche détaillée par opération**

a. Présentation de l'opération

- Nature de l'opération (notamment au regard de la nomenclature de l'article PRA1)
- Localisation précise
- Description de l'opération, au besoin avec des schémas d'ensemble
- Planning initial de l'opération

b. Etat d'avancement

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

c. Faits marquants depuis le rapport précédent

d. Décisions ou avis attendus

e. Risques identifiés et mesures correctrices apportées

f. Illustrations des travaux, le cas échéant

**ANNEXE PIA 1 AU CAHIER DES CHARGES DE LA CONVENTION DE CONCESSION  
PASSEE LE 26 MARS 1970 ENTRE L'ETAT ET LA COMPAGNIE FINANCIERE ET  
INDUSTRIELLE DES AUTOROUTES (COFIROUTE)  
Opérations du plan d'investissement autoroutier (contrat de plan 2017-2021)**

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

Dans le cadre du dix-huitième avenant à la convention de concession, la société concessionnaire s’engage à réaliser les opérations suivantes :

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

Nature	Opération	Date prévisionnelle d’entrée en vigueur de la DUP	Date de mise en service	Coût de construction (M€HT valeur 2016)	Montant pris en compte pour l’application du e) de l’article 7.7 (M€ HT valeur 2016)*	Subvention des collectivités territoriales (M€ HT valeur 2016)
DIFFUSEURS	A81 - Accès autoroutier au Parc de Développement Economique de Laval-Mayenne (PDELM)	36 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la publication du décret approuvant le 18 <sup>ème</sup> avenant à la convention de concession et la signature de la dernière convention de financement avec les collectivités locales co-financeuses	30 mois après la DUP	5,80	0,51	7,77
	A10 - Diffuseur du Quart Nord-Ouest de l’agglomération orléanaise (QNO)	36 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la publication du décret approuvant le 18 <sup>ème</sup> avenant à la convention de concession et la signature de la dernière	30 mois après la DUP	35,00	11,85	17,30

		convention de financement avec les collectivités locales co-financeures				
	A11 - Aménagement de l'échangeur de la Porte de Gesvres	12 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la publication du décret approuvant le 18 <sup>ème</sup> avenant à la convention de concession et la signature de la dernière convention de financement avec les collectivités locales co-financeures	60 mois après la DUP	47,90	25,96	12,13

\* Les valeurs indiquées correspondent à la valeur actuelle nette 2016 au taux k5 visé à l'article 7.7 des flux de trésorerie après impôts.

## 2. Autres opérations

Nature	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)

DIFFUSEURS	A11 - Diffuseur de Connerré	30 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la publication du décret approuvant le 18 <sup>ème</sup> avenant à la convention de concession et la signature de la dernière convention de financement avec les collectivités locales co- financeures	14,10	1,78	7,79**
AMENAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX	Aménagement de 3 éco-ponts	60 mois suivant la publication du décret approuvant le 18 <sup>ème</sup> avenant à la convention de concession	13,50	9,81	0,00

\* Les valeurs indiquées correspondent à la valeur actuelle nette 2016 au taux k5 visé à l'article 7.7 des flux de trésorerie après impôts.

\*\* Le co-financement prévu par les collectivités pour ce diffuseur inclut la somme de 939 068 € HT janvier 2016 déjà versée par le Conseil départemental de la Sarthe à COFIROUTE.