

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Décret n° 2020-252 du 12 mars 2020 approuvant la convention passée entre l'Etat et la société ALIAE pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'autoroute A79, ainsi que le cahier des charges annexé à cette convention

NOR : TRET1930225D

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de la transition écologique et solidaire,

Vu le code de la commande publique ;

Vu le code monétaire et financier, notamment son article L. 112-3 ;

Vu le code de la voirie routière, notamment ses articles L. 119-7, L. 119-10, L. 122-4 et L. 122-8 ;

Vu l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession ;

Vu le décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers ;

Vu le décret n° 2016-86 du 1^{er} février 2016 relatif aux contrats de concession ;

Vu le décret n° 2017-579 du 20 avril 2017 déclarant d'utilité publique les travaux de mise à 2 × 2 voies de la route Centre Europe Atlantique (RN 79) entre Montmarault (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire), conférant le statut autoroutier à cette section de la RN 79 et portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Besson, Chemilly, Dompierre-sur-Besbre, Molinet et Sazeret dans le département de l'Allier et de la commune de Digoin dans le département de Saône-et-Loire ;

Vu l'avis n° 2019-067 de l'Autorité de régulation des transports en date du 10 octobre 2019 ;

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

Décète :

Art. 1^{er}. – Sont approuvés :

1° La convention passée entre l'Etat et la société ALIAE pour la concession de l'autoroute A79, entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire) ;

2° Le cahier des charges annexé à ladite convention.

Art. 2. – La convention et le cahier des charges mentionnés à l'article 1^{er} sont annexés au présent décret.

Art. 3. – La ministre de la transition écologique et solidaire, le ministre de l'économie et des finances, le ministre de l'action et des comptes publics et le secrétaire d'Etat auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 12 mars 2020.

EDOUARD PHILIPPE

Par le Premier ministre :

*La ministre de la transition écologique
et solidaire,*

ELISABETH BORNE

*Le ministre de l'économie
et des finances,*

BRUNO LE MAIRE

*Le ministre de l'action
et des comptes publics,*

GÉRALD DARMANIN

*Le secrétaire d'Etat
auprès de la ministre de la transition écologique
et solidaire,
chargé des transports,
JEAN-BAPTISTE DJEBBARI*

ANNEXE

CONVENTION DE CONCESSION DE LA ROUTE CENTRE-EUROPE ATLANTIQUE (A79) ENTRE SAZERET (03) ET DIGOIN (71)

Entre l'Etat,

représenté par la ministre de la transition écologique et solidaire, et désigné dans le présent document et dans le cahier des charges annexé par « le concédant », d'une part,

Et la société ALIAE, société par actions simplifiée au capital de 37 000 euros, dont le siège social est situé route d'Hauterive, 03200 Abrest, immatriculée sous le numéro 844 440 370 au registre du commerce et des sociétés de Cusset,

représentée par M. Loïc DORBEC, directeur de l'exploitation, dûment habilité aux fins des présentes, et désigné dans le présent document et dans le cahier des charges annexé par « le concessionnaire », d'autre part,

sous réserve de l'approbation de la présente convention par décret pris en Conseil d'Etat, il a été convenu ce qui suit :

Article 1^{er}

Dans les conditions définies par la présente convention et le cahier des charges annexé, l'Etat concède à la société ALIAE, qui accepte, la conception, l'aménagement, l'élargissement, la mise au standard autoroutier, l'entretien, l'exploitation et la maintenance de l'autoroute A79 entre Sazeret (03) et Digoin (71) et de ses annexes, en ce compris son financement.

Article 2

Le concessionnaire s'engage à financer, concevoir, aménager, mettre au standard autoroutier, élargir, entretenir, exploiter et maintenir l'ouvrage concédé, à ses frais, risques et périls, dans les conditions fixées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Article 3

Le concessionnaire est autorisé à percevoir des péages sur la section concédée et des redevances pour installations annexes dans les conditions définies par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Article 4

La présente convention et son cahier des charges annexé entrent en vigueur dès la publication au *Journal officiel* de la République française du décret en Conseil d'Etat les approuvant.

Article 5

Les frais de publication au *Journal officiel* de la République française de la présente convention et du cahier des charges annexé sont à la charge du concessionnaire.

Fait à Paris, le 10 mars 2020.

Pour l'Etat :
*La ministre de la transition écologique
et solidaire,*
ELISABETH BORNE

Pour la société ALIAE :
Le directeur de l'exploitation,
L. DORBEC



Ministère de la transition écologique et solidaire

Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer

CONCESSION DE LA ROUTE CENTRE-EUROPE ATLANTIQUE
ENTRE SAZERET ET DIGOIN

Annexe à la convention de concession

Cahier des charges pour la concession
de la route Centre-Europe Atlantique entre Sazeret (03) et Digoin (71)

Titre I^{er} : Objet, nature et caractéristiques de la concession

- Article 1^{er} : Objet de la concession
- Article 2 : Assiette de la concession
- Article 3 : Caractéristiques générales de l'autoroute
- Article 4 : Caractéristiques techniques de l'ouvrage - Établissement et approbation des projets

Titre II : Construction de l'autoroute

- Article 5 : Remise par l'Etat des études, terrains, ouvrages et installations
- Article 6 : Droits conférés et obligations imposées au concessionnaire
- Article 7 : Exécution des travaux
- Article 8 : Contrôle de l'exécution des travaux
- Article 9 : Procédure préalable à toute mise en service
- Article 10 : Date(s) de mise(s) en service de l'autoroute et événements clés
- Article 11 : Modifications de l'autoroute
- Article 12 : Délimitation des emprises

Titre III : Développement durable

- Article 13 : Enjeux environnementaux, sociaux et économiques

Titre IV : Exploitation de l'autoroute

- Article 14 : Exploitation, entretien et maintenance de l'autoroute
- Article 15 : Règlements d'exploitation, mesures de police et gestion du trafic
- Article 16 : Interruptions et restrictions de la circulation
- Article 17 : Obligations relatives aux services publics
- Article 18 : *[sans objet]*
- Article 19 : Agents et préposés du concessionnaire
- Article 20 : Ecoute des usagers et réclamations
- Article 21 : Diffusion de l'information relative à l'exploitation de l'autoroute
- Article 22 : Exploitation des installations annexes

Titre V : Régime financier de la concession

- Article 23 : Règles générales relatives au financement
- Article 24 : Apport en nature et concours publics
- Article 25 : Tarifs de péages
- Article 26 : Publicité des tarifs
- Article 27 : Application des péages
- Article 28 : Perception des péages
- Article 29 : Durée de la concession
- Article 30 : Partage des fruits de la concession
- Article 31 : Garanties
- Article 32 : Impôts, taxes et redevances

Titre VI : Dispositions générales

- Article 33 : Comptes rendus d'exécution de la concession
- Article 34 : Contrôle
- Article 35 : Faits nouveaux

Article 36 : Force majeure

Article 37 : Résiliation

Article 38 : Retour et reprise des installations en fin de concession

Article 38 *bis* : Reprise des engagements du concessionnaire

Titre VII : Pénalités - Mesures coercitives - Déchéance

Article 39 : Pénalités - Mesures coercitives

Article 40 : Déchéance

Titre VIII : Dispositions diverses

Article 41 : Cession du contrat de concession

Article 42 : *[sans objet]*

Article 43 : Jugement des contestations et droit applicable

Article 44 : Confidentialité

Article 45 : Propriété intellectuelle

Article 46 : Election de domicile et échanges

Article 47 : Annexes

TITRE I^{ER}

OBJET, NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DE LA CONCESSION

Article 1^{er}

Objet de la concession

La convention de concession, le cahier des charges et ses annexes (ensemble ci-après « le contrat de concession ») régissent la concession de la conception, de la mise aux standards autoroutiers en ce inclus l'élargissement en tant que de besoin, de l'exploitation, de l'entretien et de la maintenance de la route Centre-Europe Atlantique entre Sazeret (Allier) et Digoïn (Saône-et-Loire), en ce compris son financement.

La section de la route Centre-Europe Atlantique située entre Sazeret et Digoïn est concédée, dans les conditions du contrat de concession, aux risques et périls du concessionnaire. Une fois mise aux standards autoroutiers, cette section (ci-après « l'autoroute ») sera, avec la section située entre Montmarault et Sazeret, dénommée autoroute A79.

En cas de contradiction entre une stipulation figurant dans le cahier des charges et celles d'une annexe, les stipulations figurant dans le cahier de charges prévalent sur celles des annexes.

L'offre technique du concessionnaire ALIAE peut, en tant que de besoin, illustrer les engagements du candidat et faire état des moyens qu'il a entendu mettre en œuvre pour satisfaire à ses obligations au titre du contrat de concession.

Article 2

Assiette de la concession

2.1. – La concession s'étend à tous les terrains, ouvrages et installations nécessaires à la réalisation de son objet et de ses installations accessoires, y compris les raccordements aux voiries existantes, les dépendances et installations annexes directement nécessaires au service des usagers ou réalisées en vue d'améliorer l'exploitation. La concession s'étend ainsi notamment aux aires annexes et aux centres d'entretien et d'intervention et à leurs dépendances.

Sauf stipulations contraires, sur les raccordements de l'autoroute aux voiries existantes, la limite de la concession est fixée au premier carrefour avec une voie publique classée rencontré à partir de l'autoroute.

L'annexe 5 au cahier des charges précise les limites de la concession.

L'échangeur avec l'A71 et son raccordement jusqu'à la voie communale du Grand Champ à Sazeret est réalisé par le concessionnaire de l'A71 conformément aux stipulations de l'annexe 5.

2.2. – Pour les besoins de ce contrat, tout ou partie de la section de la RN 79 entre la voie communale du Grand Champ à Sazeret (Allier) et l'échangeur de Digoïn (Saône-et-Loire) non encore mise à 2 × 2 voies ou passée aux standards autoroutiers par les soins du concessionnaire et non encore mise en service est dénommée ci-après « la RN 79 ».

Les terrains acquis par l'Etat ainsi que les études qu'il a réalisées et qui sont nécessaires à la concession, mentionnés à l'annexe 13 au cahier des charges, sont remis au concessionnaire dans les conditions fixées à l'article 5 du cahier des charges. Les autres terrains nécessaires à la concession sont acquis directement par le concessionnaire sous sa responsabilité et à ses frais. Ils sont, dès leur acquisition, intégrés au domaine de l'Etat.

2.3. – Les biens meubles ou immeubles, qu'ils soient remis par le concédant, acquis ou réalisés par le concessionnaire ou, le cas échéant, par ses prestataires, se composent de biens de retour, de biens de reprise et de biens propres.

2.3.1. – Les biens de retour

Les biens de retour sont les biens constitutifs de la concession nécessaires au service public, réalisés ou acquis par le concessionnaire ou, le cas échéant, par ses prestataires ou remis par le concédant. Sont réputés biens constitutifs de la concession, l'ensemble des terrains, bâtiments, ouvrages et installations immobilières situés dans les limites de la concession telles que définies à l'article 2.1 ci-dessus, ainsi que les objets mobiliers nécessaires à l'entretien, la maintenance et l'exploitation de l'autoroute et à la poursuite du service concédé, y compris la perception du péage.

Outre les biens de retour remis par le concédant, les biens de retour acquis ou réalisés par le concessionnaire appartiennent au concédant dès leur achèvement ou acquisition.

En fin de concession, ces biens reviennent obligatoirement et gratuitement au concédant.

2.3.2. – Les biens de reprise

Les biens de reprise sont les biens mobiliers propriété du concessionnaire ou, le cas échéant, de ses prestataires qui, sans être ni constitutifs ni nécessaires à la concession, peuvent être utiles à la poursuite de l'exploitation, l'entretien ou la maintenance de l'autoroute, et qui peuvent par conséquent être repris par le concédant dans les conditions fixées à l'article 38 du cahier des charges.

Ces biens appartiennent au concessionnaire ou, le cas échéant, à ses prestataires tant que le concédant n'a pas usé de son droit de reprise.

Le concessionnaire se doit d'intégrer aux contrats le liant aux prestataires ayant la propriété de biens de reprise, des stipulations permettant au concédant d'exercer son droit de reprise comme si ces biens étaient la propriété du concessionnaire.

2.3.3. – Les biens propres

Les biens propres se composent, de manière résiduelle, de biens du concessionnaire ou, le cas échéant, de ses prestataires qui demeurent en tout état de cause leur propriété.

Ces biens appartiennent au concessionnaire ou, le cas échéant, à ses prestataires pendant toute la durée et à l'issue de la concession.

2.3.4. – Dans le délai de vingt-quatre (24) mois suivant la mise en service de l'autoroute, une nomenclature et un inventaire sont établis contradictoirement, sur l'initiative et aux frais du concessionnaire, classant les biens selon les trois catégories visées ci-dessus. Ces documents sont mis à jour, sur l'initiative du concessionnaire et à ses frais, tous les cinq (5) ans et, enfin, un (1) an avant l'établissement du programme d'entretien et de renouvellement prévu à l'article 38.3 du cahier des charges ou au plus vite en cas d'application de l'article 38.5 du cahier des charges. A chaque mise à jour, la nomenclature et l'inventaire sont adressés dès leur établissement au concédant pour approbation. La nomenclature et l'inventaire sont tenus à la disposition du concédant sur simple demande.

Article 3

Caractéristiques générales de l'autoroute

3.1. – La longueur de l'autoroute concédée est d'environ quatre-vingt-neuf (89) kilomètres.

3.2. – Les profils en travers types sont définis ci-après et à l'annexe 4 du cahier des charges.

L'autoroute comporte deux fois deux (2 × 2) voies de circulation séparées par un terre-plein central et dotées de bandes d'arrêt d'urgence de part et d'autre sur la totalité de la section.

L'autoroute est en conformité avec la catégorie L1 de l'instruction du Gouvernement du 13 juillet 2015 portant sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison, complété par le guide technique du Sétra d'août 2013 « *Les échangeurs sur routes de type "autoroute" - complément à l'ICTAAL* ».

Toutefois, entre l'extrémité Ouest de la concession au droit de Sazeret et le diffuseur du Montet, compte tenu des caractéristiques de la route existante, cette section d'environ sept (7) km est aménagée en conformité avec la catégorie L2 de l'ICTAAL précité.

3.3. – Les sections de l'autoroute, en ce inclus les bretelles d'accès et ouvrages d'art, qui seront réalisées par le concessionnaire doivent permettre le passage des convois militaires de classe M120, du porte engin blindé « Leclerc », ainsi que des convois exceptionnels dans la limite du gabarit en hauteur des passages supérieurs.

Les sections de l'autoroute, en ce inclus les bretelles d'accès et ouvrages d'art, remises par le concédant doivent, a minima, permettre le passage des convois exceptionnels qui étaient autorisés à la date de signature du contrat de concession, sur cet itinéraire.

3.4. – La RN 79 comporte à l'entrée en vigueur du contrat de concession :

(i) Les points d'échanges suivants :

- l'échangeur des Deux Chaises avec la RD 297 ;
- l'échangeur du Montet avec la RD 945 ;
- l'échangeur de Cressanges avec la RD 18 ;
- l'échangeur de Chemilly avec la RD 2009 ;
- l'échangeur de Toulon-sur-Allier avec la RN 7 ;
- l'échangeur de Montbeugny avec la RD 161 ;
- l'échangeur de Thiel-sur-Acolin avec la RD 12 ;

- l'échangeur de Dompiere Ouest avec la RD 779 ;
- l'échangeur de Dompiere Nord avec la RD 55 ;
- l'échangeur de Dompiere Est avec la RD 779 ;
- l'échangeur de Molinet avec la RD 994 ; et
- l'échangeur de Digoin avec la RD 982.

La localisation et le type d'échangeurs une fois l'autoroute achevée sont précisés à l'annexe 5 du cahier des charges.

(ii) Les aires annexes suivantes :

- l'aire de repos dans les deux sens de circulation de Pierrefitte-sur-Loire ;
- l'aire de repos de Cressanges.

La localisation et la nature des aires annexes une fois l'autoroute achevée sont précisées à l'annexe 7 du cahier des charges.

3.5. – Le concessionnaire réalise et aménage tous les ouvrages de raccordement tels que prévus aux annexes 5 et 7 du cahier des charges et assume la totalité des charges correspondantes.

3.6. – Le concessionnaire réalise tous les ouvrages de franchissement et de rétablissement, dont une liste indicative minimale figure à l'annexe 9 au cahier des charges, et assume la totalité des charges correspondantes. Le concessionnaire conclut avec les collectivités concernées les conventions prévues par les articles L. 2123-9 et R. 2123-19 du code général de la propriété des personnes publiques, qui précisent notamment les conditions de réalisation et de remise de ces ouvrages ainsi que la répartition des charges d'entretien. Ces conventions, sont signées au plus tard un (1) an après la mise en service de l'autoroute.

Le concessionnaire conclut avec les collectivités concernées des conventions traitant notamment de la domanialité des passages supérieurs existants à la date de signature du contrat de concession et définissant, pour ceux appartenant à des collectivités locales, les modalités de prise en charge par le concessionnaire des frais liées à l'entretien et la maintenance de ces ouvrages, à l'exclusion de l'entretien et de la maintenance de la chaussée et des revêtements de ponts et autre accessoires des ouvrages qui restent de la responsabilité des collectivités locales. Ces conventions, sont signées au plus tard deux (2) ans après la signature du contrat de concession.

3.7. – En application du guide « Choix d'un dispositif de retenue en bord libre d'un pont en fonction du site » – collection du guide technique GC (ref. : F0205), visé en annexe 10, le niveau de retenue en bord libre de l'ensemble des ouvrages de la concession ne saurait être inférieur à un niveau H2, quelle que soit la valeur calculée de l'indice de danger. Ce niveau de retenue devra être obtenu au plus tard à la mise en service de l'autoroute pour les ouvrages neufs ou faisant l'objet de travaux avant cette échéance, ainsi que pour les ouvrages existants dont l'indice de danger le justifierait.

La mise à niveau H2 des ouvrages de la concession qui n'auront pas bénéficié des dispositions précédentes sera effectuée par le concessionnaire dès que l'indice de danger calculé des ouvrages le requerra ou dès que des travaux seront entrepris sur l'ouvrage et, au plus tard, dans les 7 ans suivant la mise en service de l'autoroute.

Article 4

Caractéristiques techniques de l'ouvrage - Etablissement et approbation des projets

4.1. – Les annexes énumérées à l'article 47 du cahier des charges définissent les dispositions d'ensemble applicables à l'autoroute. Elles fixent notamment les caractéristiques principales de l'avant-projet, des avant-projets d'ouvrage d'art et des projets d'exécution établis par le concessionnaire, sans préjudice, le cas échéant, des modifications et changements que pourraient requérir les services compétents de l'Etat au cours de l'instruction des dossiers de conception ou des demandes d'autorisation administrative, en conformité avec le cadre législatif et réglementaire applicable et les stipulations de l'article 4.2 ci-dessous.

4.2. – Le concessionnaire établit sous sa responsabilité les dossiers d'avant-projet sommaire modificatif (APSM) et d'avant-projets autoroutiers (APA) ainsi que les études préliminaires d'ouvrage d'art (EPOA) et les avant-projets d'ouvrage d'art (APOA) des ouvrages d'art non courants du projet selon les normes, textes réglementaires et instructions applicables et leurs modifications, dont une illustration figure de manière non exhaustive à l'annexe 10 du cahier des charges et que le concessionnaire s'engage à respecter. En particulier, les modalités d'établissement et d'instruction de ces dossiers sont définies notamment par la circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987 modifiée relative aux modalités d'établissement et d'instruction des dossiers techniques concernant la construction et l'aménagement des autoroutes concédées. Ces projets doivent être conçus pour satisfaire notamment aux règles générales intéressant la sécurité des usagers, la commodité de la circulation ainsi qu'aux règles relatives à la protection de l'environnement.

En matière d'exigence du maître d'ouvrage en application des Eurocodes pour les ouvrages d'art, le concessionnaire prend notamment en compte le guide SETRA « Application des Eurocodes par le maître d'ouvrage - Le programme d'un ouvrage d'art aux Eurocodes » (février 2010) visé à l'annexe 10 du cahier des charges.

4.3. – Le concessionnaire établit sous sa responsabilité les projets d'exécution, en conformité avec l'avant-projet autoroutier (APA) et l'avant-projet d'ouvrage d'art (APOA). Les projets d'exécution sont établis selon les normes, textes réglementaires et instructions applicables et leurs modifications, dont une illustration figure de manière indicative et non exhaustive à l'annexe 10 du cahier des charges et que le concessionnaire s'engage à respecter.

4.4. – Le concessionnaire est responsable des mises au point de détail relatives à l'élargissement de la route et des ouvrages existants, aux voies de désenclavement, aux échangeurs, aux aires annexes, aux rétablissements des routes nationales et départementales et des voies ferrées définis par les annexes 2 à 9 du cahier des charges, y compris les rétablissements des voies de communication ou réseau à déterminer en accord avec les gestionnaires.

4.5. – Le concessionnaire diligente, en temps utile et préalablement au commencement des travaux, l'audit de sécurité visé par l'article D. 118-5-4 du code de la voirie routière devant être réalisé en phase conception détaillée. L'Autorité chargée du contrôle visée à l'article 8.1 du cahier des charges réalise cet audit, le cas échéant, aux frais du concessionnaire.

4.6. – Le système de péage de l'autoroute doit notamment satisfaire aux prescriptions de l'annexe 6 du cahier des charges.

4.7. – Le concessionnaire soumet au ministre chargé de la voirie nationale toute demande de modification ou de dérogation aux documents visés aux articles 4.1 à 4.6 ci-dessus relevant de sa compétence. Ces demandes doivent comporter les justifications techniques, économiques et financières des modifications ou des dérogations sollicitées et indiquer les incidences financières sur les coûts de construction et d'exploitation de l'infrastructure.

4.8. – Nonobstant les procédures prévues aux articles 4.1 à 4.7 ci-dessus, le concessionnaire demeure seul responsable de toutes les conséquences de la réalisation des projets soumis à approbation du ministre chargé de la voirie nationale.

4.9. – Le concessionnaire procède sans délai à l'étude et à la mise en œuvre de toute modification qui serait prescrite par le concédant. Les conséquences éventuelles de l'étude ou de la mise en œuvre de ces modifications sont déterminées par application des stipulations prévues à l'article 35.1 du cahier des charges.

TITRE II

CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE

Article 5

Remise par l'Etat des études, terrains, ouvrages et installations

5.1. – Le concédant remet en temps utile au concessionnaire les études qu'il a réalisées, listées à l'annexe 13 au cahier des charges, et qui sont nécessaires à la réalisation de l'autoroute, ainsi que les droits et obligations qui s'y attachent dans les conditions fixées à l'article 6 du cahier des charges. Cette remise donne lieu à l'établissement, par les services compétents de l'Etat, de procès-verbaux auxquels sont joints les états descriptifs et les plans visés au point II de l'annexe 13, nécessaires pour définir la consistance des études remis au concessionnaire par le concédant. Le concessionnaire est invité à assister à ces opérations. Ces procès-verbaux sont notifiés au concessionnaire.

La remise au concessionnaire de la RN 79 est effectuée au plus tard trois (3) mois après l'entrée en vigueur du contrat de concession. Si la date prévisionnelle de remise est comprise entre le 15 novembre de l'année N et le 15 mars de l'année N+1, la remise est reportée au 15 mars de l'année N+1.

Cette remise inclut notamment les voies, les échangeurs, aires annexes et les terrains dont l'Etat dispose listés à l'annexe 13 au cahier des charges et qui sont nécessaires à la réalisation de l'autoroute, ainsi que les droits et obligations qui s'y attachent dans les conditions fixées à l'article 6 du cahier des charges.

Cette remise donne lieu à l'établissement, par les services compétents de l'Etat, de procès-verbaux auxquels sont joints les états descriptifs et les plans visés au point II de l'annexe 13, nécessaires pour définir l'assiette de la concession et des terrains remis au concessionnaire par le concédant. Le concessionnaire est invité à assister à ces opérations. Ces procès-verbaux sont notifiés au concessionnaire.

Le concessionnaire assure à compter de cette date l'exploitation de la section précitée.

Nonobstant l'alinéa précédent, le concessionnaire peut, sous réserve de l'accord de la DIR Centre-Est en sa qualité d'exploitant de la RN 79, procéder dans l'emprise de la concession à toutes études, relevés, investigations, sondages nécessaires à l'exécution de la concession.

5.2. – Le concessionnaire accepte les emprises, ouvrages et installations remis par l'Etat dans l'état dans lequel elles se trouvent au jour de leur remise et renonce à toute réclamation pour quelque motif que ce soit envers l'Etat relative auxdites emprises, ouvrages et installations.

5.3. – Les biens visés à l'article 5.1 figurent à l'inventaire prévu à l'article 2.3.4 du cahier des charges.

5.4. – Le concessionnaire se substitue à l'Etat, en qualité de maître d'ouvrage du projet, à la date de signature du présent contrat de concession dans toutes les procédures administratives qui auraient été anticipées par l'Etat avant la signature de ce contrat sur demande du concessionnaire alors qu'il était « concessionnaire attributaire ». Le concessionnaire supporte tous les risques, et conséquences éventuelles en résultant, liés aux procédures dont il a demandé l'anticipation.

Article 6

Droits conférés et obligations imposées au concessionnaire

6.1. – Le concessionnaire, maître d'ouvrage, prend à sa charge l'intégralité des frais et risques de conception, de financement, d'aménagement, d'élargissement, d'exploitation, d'entretien et de maintenance de l'autoroute, y compris concernant les études, terrains, ouvrages, installations, travaux et sections qui lui sont remis dans les

conditions fixées à l'article 5 du cahier des charges. Sont notamment à la charge du concessionnaire l'adaptation du niveau de service aux besoins des usagers, y compris les équipements d'exploitation et de sécurité, les dispositifs d'information des usagers, le dimensionnement des gares de péage et des aires annexes pendant la durée du contrat de concession.

6.2. – A compter de la date remise de la RN 79, le concessionnaire se substitue à l'Etat dans les contrats en cours et toutes les procédures relatives à la gestion du domaine public, l'exploitation, l'entretien, l'élargissement et l'aménagement aux normes autoroutières de l'autoroute, notamment celles liées à l'aménagement foncier sur un périmètre étendu. Il est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en ces domaines et demeure, en même temps, soumis à toutes les obligations qui découlent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

6.3. – Les travaux étant déclarés d'utilité publique, le concessionnaire est investi, pour l'acquisition des terrains nécessaires à la concession et à l'exécution des travaux dépendant de la concession, de tous les droits découlant des lois et règlements applicables en matière de travaux publics ainsi que de ceux conférés au bénéficiaire en matière d'expropriation. Il est soumis à toutes les obligations qui découlent de l'application de ces lois et règlements, et notamment celle de régler le montant de l'indemnisation des biens expropriés.

Le concessionnaire acquiert auprès de la SAFER Auvergne-Rhône-Alpes les terrains mis en réserve par celle-ci et nécessaires à la concession et à l'exécution des travaux dépendant de la concession. Il rembourse à la SAFER les coûts de stockage afférents aux réserves ainsi constituées.

6.4. – Le concessionnaire est responsable de l'ensemble des études et des procédures administratives nécessaires à la réalisation de l'objet de la concession, en particulier celles préalables aux travaux d'aménagements (archéologie préventive, loi sur l'eau, espèces protégées, les études d'incidence Natura 2000 qui leur sont éventuellement associées, etc.). Il assume seul les frais, les risques et les conséquences correspondants.

6.5. – Le concessionnaire est responsable de l'obtention en temps utile, du maintien et du renouvellement des autorisations relatives à la concession et, par conséquent, assume seul les risques et les conséquences correspondants.

Sans préjudice de l'alinéa ci-dessus, lorsque les circonstances le justifient, l'Etat, en sa qualité de concédant, soutient, en tant que de besoin et dans le respect des règles applicables, les démarches du concessionnaire dans le cadre de la délivrance d'autorisations administratives relatives à la réalisation de l'objet de la concession.

Le concessionnaire transmet à l'Autorité chargée du contrôle visée à l'article 8.1 du cahier des charges la copie des demandes qu'il aura formulées ainsi que les réponses des autorités concernées.

6.6. – Le concessionnaire se conforme aux engagements pris par l'Etat dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique et rappelés à l'annexe 14 du cahier des charges.

6.7. – Le concessionnaire est responsable des éventuelles procédures ultérieures de déclaration d'utilité publique nécessaires à la réalisation de l'objet de la concession.

6.8. – Le concessionnaire établit, durant les 6 (six) premiers mois suivant la mise en service de l'autoroute, un bilan en termes de sécurité routière. Il fournit ce bilan à l'Autorité chargée du contrôle visée à l'article 8.1 du cahier des charges en lui demandant de lancer la procédure d'audit de sécurité routière prescrit par l'article D. 118-5-4 du code de la voirie routière en phase d'exploitation. L'Autorité chargée du contrôle visée à l'article 8.1 du cahier des charges réalise cet audit, le cas échéant aux frais du concessionnaire.

Le concessionnaire établit, trois (3) à cinq (5) ans après la mise en service de l'autoroute, le bilan socio-économique et environnemental conformément aux articles L. 1511-6 et L. 1511-7 du code des transports et selon les modalités définies par le concédant. Un bilan intermédiaire, prévu par la circulaire « Bianco » n° 92-71 du 15 décembre 1992, est présenté un (1) an après la mise en service de l'autoroute.

6.9. – Sont à la charge du concessionnaire toutes indemnités ou compensations qui pourraient être dues à des tiers du fait de la réparation de dommages résultant de la conception, de la réalisation des travaux, de l'existence, de l'exploitation, de l'entretien, de la maintenance ou du financement de l'autoroute ou de la RN 79 remise au concessionnaire.

Le concessionnaire ne peut exercer d'action contre l'Etat à raison de ces dommages. Il garantit l'Etat contre toute réclamation et toute condamnation susceptibles d'être prononcées à son encontre pour de tels dommages.

Le concessionnaire ne saurait en aucun cas se prévaloir contre quiconque du caractère éventuellement erroné ou incomplet des études, états descriptifs et plans de toute nature qui lui ont été remis par le concédant pour faciliter sa mission lors de la procédure de mise en concurrence préalable à la désignation du concessionnaire ou, le cas échéant, après l'entrée en vigueur du contrat de concession. Il vérifie, contrôle, modifie ou complète ces études, états descriptifs et plans en tant que de besoin sous sa seule responsabilité et garantit le concédant contre tout recours qui viendrait à être dirigé contre lui ou ses prestataires du fait de ces études.

Le concessionnaire reconnaît avoir une parfaite connaissance de l'état des terrains, installations et ouvrages de la RN 79 qui lui sont remis en application de l'article 5.1 et renonce à toute réclamation envers le concédant à ce sujet.

Article 7

Exécution des travaux

7.1. – Le calendrier prévisionnel du déroulement des procédures administratives, des études et des travaux figure à titre indicatif à l'annexe 15 au cahier des charges.

7.2. – Le concessionnaire est responsable vis-à-vis de l'Etat du respect des règles régissant la passation des contrats qu'il passe pour l'exécution de la concession, résultant des articles L. 122-12 à L. 122-22 et R. 122-28 à R. 122-38 du code de la voirie routière.

7.3. – Le concessionnaire est tenu vis-à-vis de l'Etat à un devoir de vigilance portant sur le respect de l'ensemble de leurs obligations légales et réglementaires par ses prestataires et sous-traitants directs et indirects chargés de l'exécution des études et travaux ainsi qu'avec ses fournisseurs avec lesquels est entretenue une relation commerciale établie, lorsque les études et travaux sont rattachés à cette relation.

En conséquence, le concessionnaire établit et assure le contrôle et le suivi d'un plan de vigilance. Ce plan, élaboré en association avec les parties concernées, comporte les mesures de vigilance raisonnable propres à identifier les risques et à prévenir les atteintes graves envers les droits humains et les libertés fondamentales, le droit du travail, les obligations fiscales des personnes concernées, la loi du 31 décembre 1975 relative à la sous-traitance, la réglementation relative à l'emploi des travailleurs étrangers, le droit de la commande publique, la santé et la sécurité des personnes ainsi que la législation relative à l'environnement. Il comprend notamment des procédures d'évaluation régulière de la situation des prestataires, sous-traitants ou fournisseurs visés au précédent alinéa, des actions adaptées d'atténuation des risques, de prévention et d'alerte des atteintes graves ainsi qu'un dispositif de suivi de ces mesures.

Le plan de vigilance et le compte rendu de suivi effectif sont communiqués à l'Etat dans les conditions de l'article 33.3.

7.4. – Des opérations de communication relatives à l'autoroute, et notamment des visites du chantier, peuvent être organisées à l'initiative du concédant ou du concessionnaire. Les modalités pratiques de ces opérations sont définies d'un commun accord entre les parties.

7.5. – Pendant l'exécution des travaux, le concessionnaire minimise la gêne aux usagers. Notamment, il respecte les règles en matière de longueur de chantier, de distance entre chantiers et celles relatives aux neutralisations de voies. Le concessionnaire est soumis aux objectifs de performance prévus à l'annexe 8.

Article 8

Contrôle de l'exécution des travaux

8.1. – Le concédant charge le service ci-après dénommé « l'Autorité chargée du contrôle » (dénommé « mission de contrôle des autoroutes » dans la circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987 modifiée relative aux modalités d'établissement et d'instruction des dossiers techniques concernant la construction et l'aménagement des autoroutes concédées) du contrôle de l'exécution des obligations du concessionnaire pour ce qui concerne la réalisation de travaux.

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

8.2. – Le concessionnaire met en permanence à la disposition de l'Autorité chargée du contrôle des locaux de travail et de réunion lui permettant d'effectuer sa mission dans des conditions matérielles satisfaisantes.

8.3. – Le concessionnaire communique à l'Autorité chargée du contrôle, chaque trimestre, les calendriers prévisionnels établis sur une base mensuelle permettant d'apprécier le bon déroulement des études, des procédures administratives et des travaux, particulièrement par rapport aux dates des événements-clés tels que définis à l'article 10 du cahier des charges et à la date de mise en service de l'autoroute. Ces calendriers prévisionnels sont accompagnés (i) d'un rapport présentant l'avancement de l'opération et contenant notamment des éléments relatifs à l'avancement des travaux, aux études, à la concertation et tout autre élément jugé utile par l'Autorité chargée du contrôle et (ii) à compter du démarrage des premiers travaux, d'un planning « chemin de fer » couvrant l'ensemble de la réalisation du projet jusqu'à la mise en service de l'autoroute. La transmission du premier calendrier intervient un (1) mois après la date d'entrée en vigueur du contrat de concession. Chaque calendrier ainsi transmis met en évidence les événements intervenus depuis la communication du calendrier précédant à l'Autorité chargée du contrôle.

Le concessionnaire informe sans délai l'Autorité chargée du contrôle de tout événement susceptible d'affecter de manière notable la réalisation ou le bon fonctionnement des ouvrages. Il l'informe également sans délai de tout événement susceptible de porter atteinte à l'environnement.

Le concessionnaire organise, une fois par trimestre, une réunion de coordination avec l'Autorité chargée du contrôle, afin que cette dernière puisse s'assurer du bon déroulement des études, des procédures administratives, des travaux et, le cas échéant, de l'exploitation de l'autoroute. Des réunions supplémentaires peuvent être prévues à la demande de l'Autorité chargée du contrôle.

L'Autorité chargée du contrôle peut se faire communiquer, sans délai, tous documents relatifs à la réalisation de l'autoroute ou, le cas échéant, à l'exploitation de l'autoroute détenus par le concessionnaire ou ses cocontractants tels que plans d'assurance-qualité, rapports d'audit, études, plans d'exécution, notes de calcul, contrôles, essais et comptes-rendus de réunions.

Le concessionnaire apporte son concours à l'Autorité chargée du contrôle et lui laisse en permanence le libre accès à tout point du chantier.

8.4. – Dans le cas où l'Autorité chargée du contrôle détecte d'éventuelles anomalies dans la réalisation des travaux ou si elle souhaite vérifier des points susceptibles d'affecter de manière notable la réalisation ou le bon fonctionnement ultérieur de l'autoroute, elle en informe le concessionnaire.

Après concertation et à défaut d'accord sur les mesures prises par le concessionnaire pour remédier à ces anomalies, elle procède, le cas échéant, à des prélèvements conservatoires, des contrôles et des essais et à la mise en place d'instrumentations. Le concessionnaire apporte son concours à l'Autorité chargée du contrôle pour lui permettre d'effectuer ces opérations.

8.5. – Le concessionnaire transmet à l'Autorité chargée du contrôle, au fur et à mesure de leur établissement, tous les éléments entrant dans la constitution du dossier de récolement. Cette disposition n'a pas pour effet de dispenser le concessionnaire de la transmission finale du dossier de récolement complet au concédant.

Les vérifications opérées et les observations formulées par l'Autorité chargée du contrôle sur la réalisation des travaux n'ont pas pour effet de dégager le concessionnaire de sa responsabilité concernant la conformité de l'autoroute aux lois, règlements et prescriptions du contrat de concession.

Article 9

Procédure préalable à toute mise en service

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

Le concessionnaire indique à l'Autorité chargée du contrôle un (1) mois avant la date prévue de mise en service s'il considère que les travaux réalisés sont conformes au contrat de concession et permettent la mise en service de l'autoroute. Il joint à son envoi l'avis du contrôle extérieur qu'il a mis en place sur la conformité des travaux au contrat de concession et la possibilité de mettre en service l'autoroute. L'Autorité chargée du contrôle peut, au vu du rapport et par décision motivée, décaler la date prévisionnelle d'inspection de sécurité prévue ci-après.

L'Autorité chargée du contrôle procède, en outre, dans les quinze (15) jours avant la date prévue pour chaque mise en service, à l'inspection de sécurité. Le concessionnaire diligente préalablement à cette inspection, et en temps utile, l'audit de sécurité visé par l'article D. 118-5-4 du code de la voirie routière et devant être réalisé avant mise en service. Il fournit les rapports de contrôle de sécurité routière correspondants à l'Autorité chargée du contrôle. L'Autorité chargée du contrôle peut décider que son inspection de sécurité vaut audit de sécurité au titre de l'article D. 118-5-4 du code de la voirie routière avant mise en service.

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

Le procès-verbal précise si ces travaux doivent être mis en œuvre préalablement ou postérieurement à la mise en service.

En cas de refus du concessionnaire de signer ce procès-verbal, la liste des travaux de parachèvement et d'amélioration devant être entrepris et leur date de réalisation sont fixées par décision du ministre chargé de la voirie nationale.

9.2. – Au vu des procès-verbaux de ces inspections et des travaux de parachèvement et d'amélioration réalisés ou devant être réalisés, l'Autorité chargée du contrôle fait part de ses observations au concessionnaire et, le cas échéant, délivre dans les meilleurs délais l'autorisation de mise en service.

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

9.3. – Dans l'année qui suit la mise en service de l'autoroute, de l'échangeur ou de l'aire annexe considéré, le concessionnaire produit le dossier de récolement complet en trois (3) exemplaires, dont un sous format numérique et le tient à disposition du concédant. Le concédant peut demander tous compléments ou précisions.

Article 10

Date(s) de mise(s) en service de l'autoroute et évènements clés

10.1. – L'autoroute est composée de trois (3) parties :

- partie 1 - Section du Montet : elle correspond au tracé de la RCEA depuis l'extrémité Ouest de la concession au niveau de la VC du Grand Champs (tympa Est) jusqu'au passage inférieur de la RD 292 au niveau de la commune du Besson ;
- partie 2 - Section de Montbeugny : elle correspond au tracé de la RCEA depuis le passage inférieur de la RD 292 au niveau de la commune du Besson jusqu'à l'échangeur de Dompierre-sur-Besbres Nord ;
- partie 3 - Section du Molinet : elle correspond au tracé de la RCEA depuis l'échangeur de Dompierre-sur-Besbres Nord jusqu'à l'extrémité Est de la concession au niveau de l'échangeur de Digoïn.

Le franchissement de la RD 292 au niveau de la commune de Besson est considéré comme appartenant aux parties 1 et 2. Aucune de ces deux parties ne peut être considérée comme achevée tant que les travaux prévus pour le passage à deux fois deux voies de ce franchissement et sa mise aux normes autoroutières ne sont pas achevés.

L'échangeur de Dompierre-sur-Besbres Nord est considéré comme appartenant aux parties 2 et 3. Aucune de ces deux parties ne peut être considérée comme achevée tant que les travaux prévus pour la mise aux normes autoroutières de l'échangeur de Dompierre-sur-Besbres Nord ne sont pas achevés.

Les événements clés suivants sont identifiés :

Événement clé	Date prévisionnelle de l'événement-clé
EC1 : Entrée en vigueur du contrat de concession	T0
EC2 : Dépôt du mémoire en réponse à l'audit de sécurité routière de phase conception détaillée	T0 + 9 mois
EC3 : Achèvement des bossages d'appuis du viaduc de l'Allier (culées et piles)	T0 + 18 mois
EC4 : Mise en service de l'A79	T0 + 23,5 mois

La mise en service de l'autoroute intervient au plus tard vingt-trois virgule cinq (23,5) mois après l'entrée en vigueur du contrat de concession.

10.2. – Sans préjudice des dispositions de l'article 36 du cahier des charges, en cas de retard dans le déroulement des procédures, études et travaux pour une cause extérieure au concessionnaire et totalement hors de son contrôle, les dates mentionnées à l'article 10.1 ci-dessus peuvent être reportées s'il apparaît que le concessionnaire a mis en œuvre tous les moyens qui étaient ou auraient dû raisonnablement être à sa disposition pour faire face aux conséquences de ladite cause.

10.3. – Dans l'hypothèse d'une annulation de la déclaration d'utilité publique, les dates mentionnées à l'article 10.1 ci-dessus peuvent être reportées et le concédant décide, le concessionnaire entendu, des suites de cette annulation.

Article 11

Modifications de l'autoroute

11.1. – Pourvu qu'il n'en résulte aucune modification essentielle dans la consistance de la concession, le concessionnaire peut, après approbation du concédant et au vu d'un dossier explicatif et justificatif complet, apporter des modifications à l'autoroute, établir et mettre en service des ouvrages et installations supplémentaires.

11.2. – Le concessionnaire réalise et met en service les modifications et ouvrages supplémentaires de l'autoroute en service qui sont prescrits par le ministre chargé de la voirie nationale, suivant des modalités de réalisation et dans un délai établis d'un commun accord entre les parties, ou à défaut, prescrits par le ministre chargé de la voirie nationale. La mise en service de ces ouvrages est réalisée selon les dispositions prévues à l'article 9. Les modalités de financement relatives à de telles modifications et à leurs études détaillées sont établies d'un commun accord entre les parties, par application des stipulations prévues à l'article 35.1 du cahier des charges.

Article 12

Délimitation des emprises

12.1. – Dans les vingt-quatre (24) mois qui suivent la mise en service de l'autoroute et en cohérence avec l'obligation prévue à l'article 2.3.4, le concessionnaire procède à ses frais à la délimitation des terrains faisant partie du domaine public autoroutier concédé. Cette délimitation est soumise à l'approbation du concédant.

12.2. – Le concessionnaire a l'obligation d'entretenir pendant toute la durée du contrat les terrains situés en dehors de ces limites dont il demeure le propriétaire ou qui lui ont été remis.

Ceux de ces terrains qui sont propriétés de l'Etat lui sont remis par le concessionnaire sur simple demande et au plus tard à l'expiration, quel qu'en soit le motif, du contrat de concession.

Le concessionnaire peut aliéner les terrains dont il est propriétaire.

TITRE III

DÉVELOPPEMENT DURABLE

Article 13

Enjeux environnementaux, sociaux et économiques

13.1. – Enjeux environnementaux

Le concessionnaire met en œuvre l'ensemble des mesures en faveur de l'environnement prévues notamment dans les annexes 12 et 14 du cahier des charges et celles qui résulteraient des autorisations administratives nécessaires à l'exécution de la concession telles que définies dans l'article 6.5 du cahier des charges.

Ces mesures concernent notamment tant au titre de la phase construction que de la phase exploitation :

- la protection du cadre et de la qualité de vie de la population ;
- la protection des riverains contre les nuisances sonores ;

- la qualité de l'air ;
- la prise en compte du patrimoine naturel et bâti ;
- l'intégration paysagère des ouvrages, de leurs abords et des installations annexes. Le concessionnaire veille notamment à ce que la conception et l'entretien des aménagements paysagers contribue à l'amélioration du fonctionnement écologique ainsi que de la sécurité routière et incite les usagers à adopter une conduite apaisée ;
- la protection de la ressource en eau ;
- la protection des fonctions écologiques des canaux et la continuité du réseau hydrographique de surface ;
- la protection des milieux naturels, de leurs fonctionnalités et des continuités écologiques, notamment les zones d'habitat et les corridors écologiques, en tenant compte du schéma régional de cohérence écologique. Une attention particulière sera portée aux stations d'intérêt écologique ;
- la prise en compte des risques naturels et technologiques ;
- la réduction des impacts spécifiques en phase chantier par la mise en place d'une démarche qualité environnementale concernant notamment les accès chantier, les mouvements de terre, la propreté, la gestion des déchets, la prévention des pollutions accidentelles et diffuses, y compris par la mise en place, le cas échéant, d'un système d'assainissement provisoire, la protection des espèces et des espaces naturels et le niveau de bruit ;
- la protection du milieu naturel, des sites et des paysages pour le choix des sites d'emprunts et des zones de dépôts de matériaux ;
- la protection de la faune et de la flore.

Le concessionnaire présente la mise en œuvre de ces engagements devant le comité de suivi des engagements de l'Etat une fois celui-ci mis en place par le préfet du département de l'Allier.

Le concessionnaire assure l'effectivité et une gestion pérenne des dispositifs de réduction des impacts et de compensation prévus dans les engagements de l'Etat et issus des autorisations nécessaires à la réalisation du projet objet de la concession. Ces dispositifs de compensation privilégient des solutions visant à assurer la continuité de l'activité agricole et forestière.

Le concessionnaire réhabilite, dès la fin du chantier, les espaces naturels et les fonctionnalités écologiques détériorés. Il limite les impacts indirects de l'opération. A ce titre, il se concerte avec le maître d'ouvrage des procédures d'aménagement foncier afin de veiller au respect des engagements pris.

Le concessionnaire met en place, dès le début du contrat de concession, les dispositifs d'observation et de suivi nécessaires à l'établissement du bilan socio-économique et environnemental prévu à l'article 6.8 du cahier des charges qui comportera notamment un bilan carbone de la construction de l'autoroute suivant la méthode ADEME Bilan Carbone ®.

Le concessionnaire accorde une attention particulière à l'intégration paysagère des ouvrages et des équipements connexes à réaliser. Il contribue à la politique du « un pour cent (1 %) Paysage, Développement et Cadre de Vie » sur le réseau routier national, telle que définie par l'instruction du Gouvernement du 29 juillet 2016 relative à la politique du « un pour cent (1 %) paysage, développement et cadre de vie » sur le réseau routier national. La participation du concessionnaire est toutefois plafonnée à trois millions huit cent mille (3 800 000) euros courants.

Cinq (5) ans après la mise en service de l'autoroute, le concessionnaire réalise un bilan de la politique du « un pour cent (1 %) Paysage, Développement et Cadre de Vie ». L'éventuel reliquat non utilisé de la participation prévue du concessionnaire est affecté au remboursement de l'apport en nature, ou des concours publics reçus, ou à la diminution des tarifs de péage en application de l'article 24 du cahier des charges.

Le concessionnaire désigne un responsable du respect de l'environnement au plus tard un (1) mois après l'entrée en vigueur du contrat de concession. Ce dernier informe l'Autorité chargée du contrôle des conditions de réalisation de sa mission, des difficultés rencontrées et des mesures prises pour y remédier. Il assure notamment le suivi environnemental de l'opération et s'assure de la prise en compte des enjeux environnementaux par la maîtrise d'œuvre et les entreprises de travaux dans le respect de la démarche qualité présentée à l'annexe 11 au cahier des charges. Le concessionnaire informe sans délai l'Autorité chargée du contrôle de tout événement susceptible de porter atteinte à des zones d'habitat faunistique et floristique, à des espèces faune flore présentant un intérêt écologique ou à la ressource en eau.

Le concessionnaire s'assure de l'établissement systématique d'un plan arrosage pour les chantiers, visant à minimiser la consommation d'eau.

Le concessionnaire contribue à la politique de la limitation des émissions de gaz à effet de serre dans les transports. A ce titre :

- il réalise et communique au concédant chaque année un bilan gaz à effet de serre (bilan GES) réglementaire en conformité avec l'article L. 229-25 du code de l'environnement. Ce bilan porte, d'une part, sur les émissions liées à l'exploitation de la concession de manière directe ou indirecte (surveillance et entretien du réseau, éclairage, chauffage des bâtiments, réfection de chaussées, travaux de mise en sécurité, consommations de carburant pour les trajets domicile-travail, déchets d'exploitation, etc.) et, d'autre part, sur les émissions totales liées à la concession dont notamment les émissions générées par le trafic des usagers ;
- il favorise les politiques locales ou nationales visant au développement du covoiturage (création de parkings de covoiturage, mise en place de bourse de covoiturage, etc.) dans les conditions de l'annexe 12 ;

- il favorise et facilite les politiques locales ou nationales visant à faciliter le report modal de la route vers les autres modes (information des usagers, balisage, aménagements dédiés, etc.) en mettant en œuvre les mesures prévues à l'annexe 12 ;
- il met en place des systèmes d'exploitation visant à limiter les périodes de congestion et le temps d'attente au péage. Ainsi, le concessionnaire met en œuvre à ses frais, risques et périls l'ensemble des dispositifs de gestion de trafic, notamment de régulation dynamique, assurant le meilleur niveau de service aux usagers ;
- il veille à réduire les émissions de gaz à effet de serre pour la réalisation des travaux d'entretien.

Le concessionnaire fixe des orientations et définit des plans d'actions visant notamment :

- la non utilisation de produits phytosanitaires ou à défaut le seul usage des produits phytosanitaires autorisés en agriculture biologique ;
- la lutte contre les espèces invasives ;
- la limitation des consommations de fluides et d'énergie ; et
- la diminution des volumes de déchets générés par l'exploitation de la concession, y compris dans le cadre de l'exploitation des installations annexes, et l'augmentation de la part recyclée de ces déchets.

Le concessionnaire veille, tant au titre de la phase construction que de la phase exploitation, à mettre en œuvre les principes de l'économie circulaire tels qu'énoncés aux articles L. 110-1-1 et suivants du code de l'environnement, et à utiliser en priorité des matériaux éco-conçus, issus du réemploi, de la réutilisation ou du recyclage de déchets.

Le concessionnaire respecte un objectif minimum de réemploi de quatre-vingt-quinze pour cent (95 %) des matériaux naturels excavés sachant que le secteur des travaux public s'est donné l'objectif d'un réemploi de cent pour cent (100 %) à l'horizon 2020 : dans le cadre du projet, le concessionnaire s'efforce d'atteindre cet objectif. Dans la mise en œuvre d'enrobés pour les travaux comportant un fraisage des couches existantes de voirie, le concessionnaire est tenu de réemployer une part des agrégats produit par ces travaux en ligne avec les dispositions de l'annexe 8.

En cas de déficit en matériaux du chantier, le concessionnaire recherche prioritairement :

- des matériaux issus du réemploi, de la réutilisation ou du recyclage de déchets ;
- des emprunts de matériaux dans l'emprise des chantiers, par possibilités d'aménagements du projet intégrés dans le paysage (élargissements de zones de déblais, adoucissements de talus...) ou des emprunts de matériaux contigus ou proches du projet, faisant l'objet d'une remise en état environnemental ;
- des apports de matériaux extérieurs disponibles en provenance d'autres chantiers proches.

Les matériaux non réemployés sont recyclés ou valorisés.

Les bâtiments de la concession sont réalisés en appliquant la démarche HQE. Ils respectent les objectifs fixés par les textes en vigueur, notamment l'atteinte du label Bâtiment à énergie positive de la réglementation thermique 2012.

Le concessionnaire privilégie, pour tout achat de véhicule, les véhicules les moins polluants par catégorie de véhicules. D'une manière générale, les achats devront être conduits dans l'état d'esprit de la circulaire du 3 décembre 2008 relative à l'exemplarité de l'Etat au regard du développement durable dans le fonctionnement de ses services et de ses établissements publics ou de tout autre texte ultérieur ayant le même objet.

13.2. – Enjeux économiques et de sécurité routière

Le concessionnaire fixe des orientations et un plan d'action en faveur de la sécurité routière sur son réseau : ces actions concernent notamment la qualité de conception, de construction et d'entretien de l'infrastructure et de ses équipements, l'exploitation, la surveillance du réseau et l'information des usagers, les démarches d'animation et de communication, le cas échéant sous forme de partenariat, la contribution à la mise en place de dispositifs de contrôle (vitesse, aire de contrôle PL), la qualité des aires de services et des services proposés.

Afin de répondre aux besoins en stationnement des transporteurs routiers, le concessionnaire analyse les enjeux tout au long de l'exécution de la concession et adapte le cas échéant les places de stationnements au trafic. Pour ce faire, il présente tous les cinq (5) ans à l'Autorité chargée du contrôle visée à l'article 8.1 du cahier des charges un dossier synoptique des aires annexes actualisé.

Le concessionnaire confie à des tiers, au sens du III de l'article 54 de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, ou à des petites et moyennes entreprises des travaux ou des services dans les conditions suivantes :

- avant la date effective de mise en service de l'autoroute, le concessionnaire s'engage à confier des travaux ou des services à des tiers ou des petites et moyennes entreprises pour un montant de : cent quarante-deux millions trois cent trente-huit mille cinq cent vingt (142 338 520) euros hors taxes valeur 25 juin 2018 ;
- après la date effective de mise en service de l'autoroute, le concessionnaire s'engage à confier des travaux ou des services à des tiers ou des petites et moyennes entreprises pour un montant de : cent dix millions six cent cinq mille neuf cent quatre-vingt-huit (110 605 988) euros hors taxes valeur 25 juin 2018, correspondant à vingt-deux virgule quatre pour cent (22,4 %) de la somme totale des dépenses d'exploitation, entretien et maintenance de l'autoroute que le concessionnaire a prévue sur la durée de la concession.

Le contrôle de cet engagement est effectué, pour la période avant la date de mise en service, à cette dernière date, et, pour la période postérieure la date de mise en service, annuellement à compter de la troisième année pleine

d'exploitation à partir de la remise de la RN 79 telle que définie à l'article 5.1, et ce sur les trois (3) dernières années d'exploitation connues au moment de chaque contrôle annuel.

Le calendrier prévisionnel de la conclusion par le concessionnaire des contrats de travaux ou de services avec des tiers ou des petites et moyennes entreprises pendant la concession figure en annexe 15 du cahier des charges, pour la part contractée en période de construction, et en annexe 20 du cahier des charges, pour la part contractée en phase d'exploitation.

13.3. – Enjeux sociaux

Le concessionnaire fixe et respecte des objectifs élevés en ce qui concerne le respect des droits fondamentaux de la personne au travail, l'intégration des personnes en situation de handicap, l'insertion des personnes éloignées de l'emploi et la parité professionnelle.

Afin de promouvoir l'emploi et la lutte contre l'exclusion, le concessionnaire réserve ou fait réserver par ses prestataires, à l'emploi de personnes rencontrant des difficultés sociales ou professionnelles particulières dix (10) % du volume horaire total de main d'œuvre nécessaire à l'exécution des travaux, jusqu'à la mise en service.

En phase d'exploitation, le concessionnaire réserve ou fait réserver par ses prestataires, à l'emploi de personnes rencontrant des difficultés sociales ou professionnelles particulières dix (10) % du volume horaire total de main d'œuvre nécessaire à l'exploitation de la concession.

Le contrôle du respect de ces obligations est encadré par les dispositions de l'annexe 8.

Le concessionnaire transmet annuellement à l'Etat, dans le cadre du rapport d'exécution du contrat figurant à l'article 33.3 du cahier des charges, le volume d'heures de travail effectivement alloué aux personnes mentionnées au présent article et les éventuels écarts par rapport aux engagements souscrits, en distinguant, d'une part, les travaux et, d'autre part, la phase d'exploitation. Il mentionne également le nombre de personnes concernées, leurs dates d'embauche, les types de contrats, les postes occupés et, le cas échéant, les organismes d'insertion mobilisés.

Le concessionnaire veille à tout moment au respect des règles d'accessibilité des bâtiments et services, des moyens de secours et d'appel, des aires annexes et notamment de repos et de services, des voiries et espaces ouverts au public en application des textes en vigueur.

Conformément au dossier des engagements de l'Etat détaillé à l'annexe 14 au cahier des charges, le concessionnaire met en œuvre une concertation appropriée avec tous les acteurs concernés par le projet (concertation pour la définition des études détaillées du projet, fourniture de l'ensemble des éléments nécessaires à la tenue des réunions du comité de suivi prévu par les engagements de l'Etat, etc.).

TITRE IV

EXPLOITATION DE L'AUTOROUTE

Article 14

Exploitation, entretien et maintenance de l'autoroute

14.1. – Qualité de l'exploitation, de l'entretien et de la maintenance de l'autoroute

Sous peine des sanctions prévues aux articles 39 et 40 du cahier des charges, le concessionnaire dispose et met en œuvre, en tout temps et sans délai, sauf cas de force majeure dûment constatée, tous les moyens conformes aux meilleures règles de l'art de nature à assurer en permanence, quelles que soient les circonstances et notamment atmosphériques, la continuité de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de commodité.

Le concessionnaire exploite, entretient et maintient, à compter de sa date de remise, la RN 79 incluant notamment les échangeurs et aires annexes telle que définie à l'article 2.2 du cahier des charges, conformément à la réglementation et aux instructions en matière d'exploitation de la route.

Une fois la mise en service de l'autoroute effectuée, le concessionnaire exploite, entretient et maintient celle-ci conformément à la réglementation et aux instructions en matière d'exploitation de la route.

Les niveaux d'exploitation de la RN 79 et de l'autoroute sont définis en particulier par les indicateurs de l'annexe 8.

Des objectifs particuliers de qualité de service figurent à l'annexe 8 au cahier des charges. Ils sont modifiés ou complétés d'un commun accord et par écrit entre le concédant et le concessionnaire. En l'absence d'accord, ces objectifs sont modifiés ou complétés par le ministre chargé de la voirie nationale.

Ces objectifs portent en particulier sur :

- la conservation du patrimoine, notamment l'état des chaussées et l'état des ouvrages d'art ;
- l'exploitation, notamment le maintien de la viabilité, la gestion du trafic et l'aide au déplacement ;
- le développement durable.

Les ouvrages de la concession, y compris les équipements, dépendances et installations annexes directement nécessaires au service des usagers ou réalisées en vue d'améliorer l'exploitation, sont entretenus et maintenus en bon état, sont exploités à ses frais par le concessionnaire ou, sous sa responsabilité, par les titulaires de contrats visés à l'article 22 du cahier des charges de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés et sont mis en conformité avec les règlements et instructions en vigueur.

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

Le concessionnaire entretient l'ensemble des dépendances et des ouvrages de la concession dans un souci permanent de préservation des espèces et des milieux, des ressources naturelles, du cadre de vie des riverains et d'intégration de l'autoroute dans les paysages traversés. Le concessionnaire soumet au concédant les objectifs envisagés dans un délai d'un an après la mise en service de l'autoroute.

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 le concessionnaire.

Le concessionnaire exécute les travaux de renouvellement dans les conditions fixées à l'annexe 20 au cahier des charges, adaptés en tant que de besoin pour que l'autoroute soit en permanence en parfait état.

Le concessionnaire adapte, pendant toute la durée de la concession, l'ensemble des ouvrages de la concession et leur gestion au progrès technique, aux circonstances et besoins nouveaux et aux nécessités de l'intérêt général, conformément au principe de mutabilité du service public.

14.2. – Le concessionnaire est tenu d'assurer ou de faire assurer, sur l'ensemble du domaine concédé, le dépannage des véhicules en panne ou accidentés dans les conditions prévues par la réglementation et les instructions ministérielles en vigueur (notamment les cahiers des charges types).

Lorsque le concessionnaire décide de confier à un tiers cette activité de dépannage, il 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. Cette procédure de mise en concurrence doit être transparente et non discriminatoire. Tout candidat retenu est soumis à l'agrément du représentant de l'Etat. L'agrément est valable au plus cinq (5) ans pour le dépannage des véhicules légers et au plus sept (7) ans pour le dépannage des véhicules poids lourds. Le concessionnaire notifie aux autres candidats la décision motivée rejetant leur candidature.

14.3. – Sous réserve de l'accord préalable du concédant, le concessionnaire peut confier tout ou partie des prestations d'exploitation et, par le même contrat, une partie de l'entretien de l'autoroute à une ou plusieurs entreprises, étant précisé que le concessionnaire demeure seul responsable, envers le concédant, de la bonne exécution de ses obligations relatives à l'exploitation et à l'entretien de l'autoroute.

14.4. – Information routière en temps réel des usagers

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

Le concessionnaire met en œuvre un service radiophonique d'information autoroutière relative à l'autoroute, qui diffusera, vingt-quatre (24) heures sur vingt-quatre (24), une information en temps réel aux usagers.

Le concessionnaire et les services de l'Etat échangent, en temps réel, à titre gratuit et sans autre condition, les données liées à l'information routière en temps réel, définies dans l'annexe 8 au cahier des charges.

Le concessionnaire donne aux autres autorités publiques et aux tiers qui en font la demande la possibilité d'accéder aux données d'information routière et de trafic en temps réel et de réutiliser ces données. Si l'accès aux données n'est pas gratuit, leur coût ne peut excéder le juste prix de leur mise à la disposition du demandeur.

Le concessionnaire donne aux autres autorités publiques et aux tiers qui en font la demande la possibilité d'accéder aux données historiques d'information routière et de trafic et de réutiliser ces données.

Article 15

Règlements d'exploitation, mesures de police et gestion du trafic

15.1. – Le concessionnaire se conforme aux règlements de police édictés par les autorités compétentes.

15.2. – Il soumet à l'approbation des autorités compétentes, deux (2) mois au moins 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 le concessionnaire.

15.3. – Le 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 la section concédée. En cas de déclenchement d'un ou plusieurs plans de gestion du trafic, il 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. Il participe, dans les conditions définies dans les plans de gestion du trafic, à l'assistance aux usagers.

15.4. – Le 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) et les autorités concernées.

Le concessionnaire participe aux réflexions sur les stratégies de gestion du trafic en cohérence avec celles existantes ou envisagées par les autres gestionnaires de réseaux sur le secteur concerné. Il met en œuvre les mesures d'exploitation qui s'inscrivent dans ces stratégies et qui concernent l'autoroute, notamment en matière d'équipements de gestion de trafic.

15.5. – Le concessionnaire se soumet, sans aucun droit à indemnité, à toutes les mesures prises par les autorités investies du pouvoir de police de la circulation dans l'intérêt des usagers du réseau routier dont fait partie la section concédée.

15.6. – Le ministre chargé de la voirie nationale arrête les dispositions du service minimum à assurer pour maintenir la permanence de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité en cas de grève des agents du concessionnaire.

Article 16

Interruptions et restrictions de la circulation

16.1. – Avant la mise en service de l'autoroute

Pendant l'exécution des travaux de mise à deux fois deux (2 × 2) voies et aux standards autoroutiers de la RN 79, le concessionnaire s'efforce de limiter la gêne occasionnée pour le trafic dans le périmètre de la concession. Il peut néanmoins mettre en place des limitations temporaires de circulation dans le périmètre de la concession.

Un indicateur de performance de service relatif à la gêne au trafic due aux travaux avant la mise en service de l'autoroute figure à l'annexe 8 au cahier des charges.

En outre, dans la mise en place de limitations temporaires de circulation, le concessionnaire respecte les règles relatives à l'organisation des chantiers et assure au maximum la circulation des véhicules dans les deux sens de circulation. Les restrictions devront être limitées et dûment motivées. Pour ces dernières, le concessionnaire privilégiera les périodes à faible trafic. Des arrêtés spécifiques pour les chantiers pourront être pris sur la base de dossiers d'exploitation sous chantier justifiant les restrictions proposées et validés par le concédant et les autorités compétentes, dans le respect des règles de l'art.

16.2. – Après la mise en service de l'autoroute

Le concessionnaire respecte en toutes circonstances toutes les instructions portant sur l'exploitation sous chantier des autoroutes en service.

Toute restriction importante ou interruption de trafic prévue par le concessionnaire doit être portée par ses soins à la connaissance du public en temps utile par tous les moyens appropriés.

En cas de force majeure imposant l'interruption de la circulation, le concessionnaire informe sans délai les services compétents de l'Etat.

Article 17

Obligations relatives aux services publics

17.1. – Le concessionnaire satisfait à toutes obligations résultant des lois et règlements notamment en ce qui concerne le libre exercice des services de police, y compris de l'eau et de la nature, des douanes, de contrôle des transports terrestres, de lutte contre l'incendie, de sécurité, de la protection civile, de la protection des sites et paysages, de santé, de la défense nationale, de secours et des autres services d'urgence.

17.2. – Le concessionnaire satisfait à toutes obligations imposées par la réglementation en vigueur concernant le maintien d'un service minimum, notamment en ce qui concerne la distribution de carburants et d'alimentation dans le cadre des textes en vigueur. Le concessionnaire prend en charge d'un point de vue technique et financier la mise en place de bornes de recharge des véhicules électriques lorsqu'un plan de déploiement national au sens de la loi n° 2014-877 du 4 août 2014 facilitant le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public est mis en œuvre et comprend la zone de l'autoroute.

17.3. – Le concessionnaire se concerte avec les administrations ou opérateurs compétents pour concilier ses obligations avec les objectifs des autres services publics, à l'occasion des procédures et travaux concernant ces derniers.

Article 18

[sans objet]

Article 19

Agents et préposés du concessionnaire

19.1. – Les agents et préposés chargés par le concessionnaire de la surveillance et de la garde de l'autoroute, ainsi que de la perception du péage, sont commissionnés et assermentés dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur. Ils portent des insignes distinctifs de leurs fonctions ; ces insignes sont tels que ces agents et préposés ne puissent être confondus avec le personnel des forces de l'ordre et de sécurité.

L'Etat peut, par décision motivée, requérir leur renvoi hors de la concession.

19.2. – Dans un délai de trois (3) mois après l'entrée en vigueur du contrat de concession, le concessionnaire ou la société à laquelle il a confié l'exploitation de l'A79 s'engage à proposer aux agents indiqués par le concédant des emplois correspondant globalement aux missions actuellement effectuées par les agents de la direction interdépartementale des routes Centre-Est. L'annexe 25 au cahier des charges fixe le nombre maximum et la fonction de ces agents ainsi que les modalités de leur intégration, de leur formation, de leur rémunération et de leur gestion.

Article 20

Ecoute des usagers et réclamations

Le concessionnaire met en œuvre une politique d'écoute des usagers sur la qualité du service.

Il recueille l'avis des usagers, notamment au travers d'une enquête annuelle dont le contenu et la méthodologie sont définis par le concédant après concertation avec le concessionnaire. Les résultats de cette enquête sont transmis au concédant dans le rapport annuel d'exécution de la concession visé à l'article 33.3 du cahier des charges.

Le concessionnaire met les usagers en mesure d'exprimer leurs réclamations ou observations sur le service rendu par tous les moyens de communication, adaptés aux technologies disponibles. L'existence de ces moyens de communication est portée à la connaissance du public, par une information largement diffusée. Le concessionnaire adresse chaque année à l'Autorité chargée du contrôle un bilan des réclamations des usagers et des suites qu'il y a données ou qu'il entend y donner. La présentation de ce bilan est définie par le concédant en concertation avec le concessionnaire et distingue notamment les réclamations des usagers liées à la perception du péage.

Article 21

Diffusion de l'information relative à l'exploitation de l'autoroute

Le concessionnaire fournit aux services de l'Etat compétents les documents, notamment statistiques, comptes rendus et informations, relatifs à l'exploitation de l'autoroute sur demande du ministre chargé de la voirie nationale.

Sans préjudice de l'application de l'article 33, le concessionnaire fournit en particulier au concédant, gratuitement, sans condition et sans délai, les données de trafic véhicules légers, véhicules lourds, tous véhicules, mensuelles, trimestrielles et annuelles qu'il détient et toute autre donnée de trafic nécessaire à l'élaboration, à la mise en œuvre et au suivi de la politique routière.

Il fournit également annuellement ses prévisions sur cinq (5) ans de trafic véhicules légers, véhicules lourds et tous véhicules, exprimées en trafic moyen journalier annuel. L'Etat préserve, sauf nécessité induite par la réglementation, la confidentialité de ces prévisions.

Article 22

Exploitation des installations annexes

22.1. – Le concessionnaire réalise et exploite des installations de télécommunications dans l'emprise de la concession afin d'assurer l'exercice de ses missions de service public.

Sans préjudice des droits de passage des opérateurs de télécommunications, le concessionnaire est autorisé à consentir à des tiers, dans des conditions compatibles avec les règles de gestion du domaine public autoroutier et celles concernant l'exploitation de l'autoroute et conformément aux lois et règlements en vigueur, des droits relatifs à l'implantation et l'exploitation d'installations de télécommunications.

22.2. – Sans préjudice du respect par le concessionnaire de la législation et de la réglementation en vigueur relative à l'exploitation des installations annexes, toute modification des installations annexes existantes fait l'objet de la procédure prévue à l'article 11.1 avant toute délivrance d'agrément.

Pour les installations servant des boissons, le concessionnaire impose à ses exploitants d'appliquer les restrictions réglementaires à la vente de boissons alcoolisées ainsi que celles qui lui seront notifiées par le concédant.

22.3. – Le concessionnaire ne peut développer, en cours d'exécution du contrat, des activités annexes ou de valorisation, que sous réserve de l'accord préalable écrit du concédant.

Cette demande comporte notamment une présentation de l'activité envisagée, des recettes attendues ainsi que les conditions dans lesquelles celle-ci pourrait être exécutée. Le cas échéant, le projet de contrat que le concessionnaire envisage conclure pour exploiter l'activité concernée est joint à la demande. Le concédant peut demander au concessionnaire de fournir, à ses frais, toute information utile quant à l'activité envisagée.

Lorsque le concédant donne son accord sur l'activité envisagée, le concessionnaire lui transmet, dans un délai de quinze (15) jours à compter de sa signature, le contrat permettant l'exploitation de l'activité. Tout écart substantiel avec le projet de contrat transmis dans la demande initiale du concessionnaire peut justifier le retrait de l'accord du concédant.

Le concédant peut à tout moment demander la cessation, temporaire ou définitive, d'une activité annexe ou de valorisation qu'il estime incompatible avec les exigences tenant au service public.

22.4. – Le concessionnaire ne peut octroyer à des tiers des droits relatifs à l'implantation et l'exploitation d'installations annexes ou de télécommunications pour une période excédant le terme normal de la concession.

Toutefois, le concessionnaire peut être autorisé à octroyer de tels droits pour une période excédant le terme normal de la concession, sous réserve de l'accord préalable et écrit du concédant.

TITRE V

RÉGIME FINANCIER DE LA CONCESSION

Article 23

Règles générales relatives au financement

23.1. – Le plan de financement du concessionnaire figure dans la partie I de l'annexe 18 au cahier des charges (le « plan de financement »). Cette annexe présente notamment les principaux termes et conditions et les montants de l'ensemble des financements concourant à la réalisation de l'objet de la concession ainsi que l'identité et les coordonnées du ou des arrangeur(s) et agent(s) de ces financements.

Les « financements privés externes » rassemblent les financements par dette bancaire (en ce compris ceux éventuellement mis à disposition par la Banque européenne d'investissement), la dette obligataire, la dette mezzanine et les prêts d'actionnaires non subordonnés dans le cas d'un financement sur bilan. Ils sont présentés au paragraphe 1.3 de la partie I de l'annexe 18. Ne sont pas inclus dans les financements privés externes les prêts subordonnés d'actionnaires, les crédits relais fonds propres bénéficiant de la garantie des actionnaires ou tout instrument de dette utilisé pour le préfinancement de la taxe sur la valeur ajoutée. Pour les besoins de la définition des financements privés externes, la notion d'actionnaires recouvre également les entreprises qui leur sont liées ou celles qui agissent en leur nom ou pour leur compte.

23.2. – Pendant toute la durée du contrat de concession, le concessionnaire soumet au concédant, pour accord, tout projet de modification du plan de financement. Ne sont pas considérées comme des modifications du plan de financement celles qui résultent de l'application automatique des clauses des contrats conclus pour la mise en place du plan de financement.

Le concessionnaire accompagne sa demande d'un mémoire financier contenant :

- une note (i) justifiant que la modification envisagée du plan de financement n'est pas de nature à compromettre la bonne exécution du contrat de concession et notamment la robustesse du financement et (ii) décrivant les modalités qu'il propose pour le partage de l'éventuel gain financier pouvant résulter, pour le concessionnaire, de la modification du paragraphe 1.3 du plan de financement relatif aux financements privés externes (le « gain financier ») conformément aux dispositions ci-dessous ;
- l'ensemble des éléments d'information remis aux prêteurs et aux banques de couverture, incluant les documents de présentation de la modification du plan de financement ;
- le modèle financier ayant servi à la mise au point de la modification du plan de financement contenant notamment les échéanciers de tirages et de remboursement de l'ensemble des financements ;
- la documentation contractuelle de financement résumant les termes et conditions de la modification du plan de financement approuvés par les prêteurs et les banques de couverture après passage en comité de crédit.

Le concédant se réserve le droit de demander au concessionnaire tout complément d'information visant à préciser les modifications du plan de financement ou la communication de tout autre document qu'il jugera nécessaire pour l'instruction de la demande.

Le concédant instruit cette demande dans un délai de deux (2) mois à compter de la réception d'un dossier complet. Il peut s'opposer à toute modification envisagée qui lui paraîtrait notamment de nature à compromettre la bonne exécution du contrat de concession ou qui aurait pour objet de faire évoluer la partie III de l'annexe 18 pour d'autres raisons que celles décrites au dernier alinéa de l'article 23.2. L'absence de réponse dans le délai susmentionné vaut décision de refus.

L'accord du concédant sur la demande de modification est formalisé par un courrier recommandé avec accusé de réception. La partie I de l'annexe 18 au cahier des charges est modifiée par échange de courriers ordinaires afin de tenir compte des conséquences de la modification acceptée et mise en œuvre. La partie I de l'annexe 18 ainsi modifiée devient le plan de financement pour la suite de l'exécution du contrat.

La partie III de l'annexe 18 n'est mise à jour que pour chaque encours périodique de financements privés externes qui est inférieur au plafond de couverture de l'Etat de la période considérée.

23.3. – Le gain financier éventuel est calculé sur la base du modèle financier servant à la modification du plan de financement. Il est établi en comparant l'écart constaté, grâce à ce modèle, entre les conditions de financement sur la durée de la concession prévues dans la partie I de l'annexe 18 au cahier des charges avant modification et celles résultant de la modification envisagée. Le modèle est accompagné d'une attestation des prêteurs certifiant l'usage de celui-ci pour la modification du plan de financement, notamment pour le passage en comité de crédit ainsi que d'une attestation d'audit relative à l'intégrité du nouveau modèle (y compris relative à l'implémentation, dans le modèle, des conditions de financement sur la durée de la concession prévues à l'annexe 18 au cahier des charges avant modification).

Le concessionnaire et le concédant déterminent d'un commun accord les conditions du partage du gain financier. Celles-ci tiennent compte de l'équilibre global de la concession et sont déterminées de manière à permettre le remboursement de tout ou partie des éventuels concours publics versés en application de l'article 24 du cahier des charges ou de tout ou partie de l'apport en nature prévu à l'article 24.1.

A défaut d'accord particulier entre les parties sur le partage de l'éventuel gain financier, il est fait application du mécanisme suivant :

- le gain financier est calculé, après déduction des coûts, raisonnables et dûment justifiés, de mise en place de la modification du plan de financement, sur la base de la version du modèle financier à jour précédant la dite modification. Toute pénalité de remboursement anticipé (en ce inclus les éventuels coûts de rupture des instruments à taux fixe) sera imputée en priorité sur la part du gain financier alloué au concessionnaire dans la limite d'un montant correspondant à vingt-cinq pour cent (25 %) du gain financier.
- la part affectée au remboursement des éventuels concours publics ou de l'apport en nature dans le gain financier est calculée de sorte que le TRI actionnaires après partage du gain de refinancement avec le concédant soit égal à TRI_c, TRI_c ne pouvant être supérieur à TRI_b en tout état de cause.

$$\text{TRI}_c = \text{TRI}_a + \text{TRI}_0 * 40 \% * \ln(\text{TRI}_b / \text{TRI}_a),$$

où :

- TRI_a = TRI actionnaires dans la version du modèle à jour précédant la modification du plan de financement ;
- TRI₀ = 6,35 % (six virgule trente-cinq pour cent) ;
- TRI_b = TRI actionnaires après prise en compte du projet de modification mais avant partage du gain financier, calculé dans la même version du modèle que TRI_a.

Le concessionnaire propose les modalités de paiement du montant dû dans le cadre de ce partage. En cas d'échelonnement de ce partage, l'allocation du gain financier entre le concessionnaire et le remboursement de l'apport en nature et des éventuels concours publics doit être effectuée en faisant application d'une clé de répartition stable dans la durée.

23.4. – Le concessionnaire transmet au concédant tous les contrats relatifs à la mise en place du plan de financement portant sur les financements privés externes ainsi que le modèle financier final au plus tard quinze (15) jours après l'entrée en vigueur du contrat de concession ou après la signature de la documentation relative à une modification du plan de financement, sous formats papier et numérique (en version PDF et Word ou équivalent).

De même, le concessionnaire transmet au concédant tous les contrats cadre relatifs aux instruments de couverture de taux dans un délai n'excédant pas quinze (15) jours suivant leur mise en place.

Tout avenant à l'un de ces contrats est transmis au concédant au plus tard quinze (15) jours après sa signature.

Dans le même délai de quinze (15) jours, le concessionnaire transmet au concédant le contrat de nantissement de créances par lequel le concessionnaire a nanti au bénéfice du concédant, dans les conditions prévues aux articles 2355 et suivants du code civil, toutes les créances dont il pourrait être bénéficiaire à l'encontre des pourvoyeurs des instruments de couverture de taux au titre de la rupture desdits instruments, conforme au modèle de contrat de nantissement de créances figurant en annexe 19. Le concédant pourra notamment notifier le nantissement de créances aux pourvoyeurs des instruments de couverture de taux à tout moment à compter de la survenance d'un cas de notification prévu dans ledit modèle de contrat de nantissement de créances. Aucune sûreté autre que celle visée dans le présent paragraphe ne peut être conclue sur les montants sur lesquels porte le nantissement de créances susmentionné. Le concessionnaire s'engage à respecter ses obligations au titre du nantissement susmentionné.

L'ensemble des contrats mentionnés aux alinéas précédents est soumis aux exigences de l'article 43 du cahier des charges.

Article 24

Apport en nature et concours publics

24.1. – Le concessionnaire reçoit, au titre de la concession, un apport en nature d'une valeur de trois cents (300) millions d'euros valeur juillet 2017, toutes taxes comprises, correspondant à la valeur des études, terrains, ouvrages, installations, sections et travaux mentionnés à l'annexe 13 au cahier des charges et remis au concessionnaire dans les conditions de l'article 5 du cahier des charges.

24.2. – Sans objet.

24.3. – Sans objet.

24.4. – Le montant cumulé versé au titre :

- du partage des gains de refinancement de l'article 23 ;
- du partage des fruits de la concession de l'article 30 ;
- du reliquat non utilisé des sommes prévues pour la politique du « un pour cent (1 %) Paysage, Développement et Cadre de Vie » de l'article 13,

exprimé en valeur actualisée au taux annuel nominal de sept pour cent (7 %) en date de valeur 25 juin 2018 n'excède pas la valeur du montant total de l'apport en nature mentionné à l'article 24.1 et des éventuels concours publics mentionnés à l'article 24.2 ci-dessus.

Lorsque le montant de l'apport en nature et celui des éventuels concours publics ont été intégralement remboursés par application des stipulations ci-dessus, le concédant et le concessionnaire se rencontrent pour examiner les modalités selon lesquelles les tarifs de péage tels que prévus à l'article 25 peuvent, par dérogation aux

stipulations dudit article 25, être diminués en recherchant un effet économique équivalent à ce qui aurait été partagé au titre de l'article 23 ou de l'article 30 du cahier des charges s'il avait été encore applicable.

Toutefois, sur décision du ministre chargé de la voirie nationale, tout montant visé au 24.4 peut être affecté à la diminution des tarifs de péage dans les conditions fixées par l'alinéa précédent.

Article 25

Tarifs de péages

25.1. – Les tarifs de péage perçus pour les différentes classes de véhicules et d'émissions visées aux articles ci-dessous sont fixés chaque année par le concessionnaire, conformément à la réglementation en vigueur et sous sa responsabilité, dans les conditions définies au présent article.

25.2. – Les tarifs de péage sont fixés en fonction des classes de véhicules suivantes :

- 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 poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égal à 3,5 tonnes ;
- classe 3 : véhicules à deux essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le poids total autorisé en charge (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 poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 3,5 tonnes ;
- classe 5 : motocyclettes, tricycles à moteur et quadricycles à moteur.

25.3. – Pour l'application du présent article, les tarifs de péage doivent s'entendre hors taxe sur la valeur ajoutée (HT). Le concessionnaire applique à chaque tarif le taux de TVA en vigueur à la date de perception du péage. Les tarifs toutes taxes comprises (TTC) qui en résultent sont arrondis au dixième d'euro le plus proche.

Pour l'application du présent article 25, on définit :

- Le paramètre « *Dir* » qui indique pour chaque véhicule la manière dont il traverse un point de péage donné. Au niveau de l'échangeur ou du diffuseur associé à un point de péage, le paramètre « *Dir* » prend l'une des trois valeurs suivantes :
 - « Ouest », pour les véhicules entrant sur l'autoroute pour aller vers l'Ouest ou sortant de l'autoroute en venant de l'Ouest ;
 - « Transit », pour les véhicules traversant l'échangeur ou le diffuseur associé au point de péage, qu'ils viennent de l'Ouest ou de l'Est ;
 - « Est », pour les véhicules entrant sur l'autoroute pour aller vers l'Est ou sortant de l'autoroute en venant de l'Est.
- $t_{x,i}^{Dir}$ qui est le tarif hors taxes qui sera payé par les véhicules de la classe « x » au point de péage « i » et le traversant de la manière « *Dir* », après la date de révision prévue à l'article 25.5 avant application éventuelle des modulations tarifaires prévues aux articles 25.6.1 et 25.6.2 ;
- $N_{x,i}^{Dir}$ est le nombre de véhicules de la classe « x » ayant traversé le point de péage « i » de la manière « *Dir* » pendant la période annuelle comprise entre les dates $D - 16$ mois et $D - 4$ mois (D étant la date de révision annuelle prévue à l'article 25.5). Dans le seul cas où pour le calcul de $N_{x,i}^{Dir}$ définis ci-dessus, les trafics parcourus ne sont pas disponibles sur la période comprises entre les dates $D - 16$ mois et $D - 4$ mois (D étant la date de révision annuelle prévue à l'article 25.5), les trafics pris en compte sont ceux compris entre :
 - la plus éloignée (par rapport à la date « D ») des dates possibles entre $D - 16$ mois et $D - 4$ mois ;
 - et $D - 4$ mois.
- les points de péage « i » sont définies de la manière suivante :
 - Point de péage de Deux Chaises ;
 - Point de péage de Montet ;
 - Point de péage de Montbeugny ;
 - Point de péage de Molinet.

Pour chaque classe de véhicules « x », le « tarif kilométrique moyen appliqué » de l'autoroute (appelé TKMA) hors taxe est défini par la formule suivante :

$$TKMA_x = \frac{\sum_i \sum_{Dir} (t_{x,i}^{Dir} \times N_{x,i}^{Dir})}{\sum_i \sum_{Dir} (D_i^{Dir} \times N_{x,i}^{Dir})}$$

où « D_i^{Dir} » est la longueur forfaitaire du trajet sur l'autoroute d'un véhicule traversant le point de péage « i » de la manière « Dir » telle que définie ci-dessous :

Valeur de D_i^{Dir} en kilomètres		Valeur paramètre "Dir"		
		Ouest	Transit	Est
Point de péage "i"	Point de péage de Deux Chaises	4,25		
	Point de péage de Montet	7,25	24,90	17,65
	Point de péage de Montbeugny	17,65	37,05	19,40
	Point de péage de Molinet	19,40	26,55	7,15

Par convention, pour le calcul du seul TKMA à la mise en service, pour chaque classe « x » et point de péage « i », les valeurs de $N_{x,i}^{Dir}$ sont définies à l'annexe 22 au présent cahier des charges.

Pour chaque classe de véhicule « x », le TKMA est nécessairement inférieur ou égal au tarif kilométrique moyen plafond (TKMP) défini ci-après.

Les TKMA et TKMP sont exprimés en centimes d'euros hors taxe (HT) par kilomètre.

25.4. – Evolution des tarifs applicables à la mise en service de l'autoroute

Les TKM_{Ref} , exprimés en euros hors taxe valeur 25 juin 2018 servant de référence à la fixation des tarifs applicables aux véhicules de chaque classe lors de la mise en service sont les suivants :

TKM_{Ref} :

- i. classe 1 : 0,0320 ;
- ii. classe 2 : 0,0512 ;
- iii. classe 3 : 0,1020 ;
- iv. classe 4 : 0,1478 ;
- v. classe 5 : 0,0176.

Pour chaque classe de véhicules, le TKMA à la mise en service ($TKMA_{Mes}$) ne pourra être supérieur au $TKMP_{Mes}$ égal au produit du TKM de référence par un coefficient C1, défini comme suit :

$$C1 = 1 + 16,5 \% (I_{Mes}/I_0 - 1) + 26 \% (TP01_{Mes}/TP01_0 - 1) + 22 \% (TP02_{Mes}/TP02_0 - 1) + 23 \% (TP03a_{Mes}/TP03a_0 - 1) + 9,5 \% (TP09_{Mes}/TP09_0 - 1) + 3 \% (TP13_{Mes}/TP13_0 - 1) ;$$

$$TKMP_{Mes} = TKM_{Ref} * C1 ;$$

$$TKMA_{Mes} \leq TKMP_{Mes},$$

où :

- I_0 est la valeur de l'indice des prix à la consommation France entière, série hors tabac, ensemble des ménages (source INSEE), pour le mois de juin 2018 (soit I_0 est égal à 103,07) ;
- I_{Mes} est la valeur de l'indice des prix à la consommation France entière, série hors tabac, ensemble des ménages (source INSEE), pour le mois précédant de six (6) mois celui de la mise en service de l'autoroute ;
- $TP01_0$ est la valeur de l'index général tous travaux TP01 (source INSEE), pour le mois de juin 2018 (soit $TP01_0$ est égal à 109,6) ;
- $TP01_{Mes}$ est la valeur de l'index général tous travaux TP01 (source INSEE), pour le mois précédant de six (6) mois celui de la mise en service de l'autoroute ;
- $TP02_0$ est la valeur de l'index ouvrages d'art en site terrestre, fluvial ou maritime et fondations spéciales TP02 (source INSEE), pour le mois de juin 2018 (soit $TP02_0$ est égal à 112,2) ;
- $TP02_{Mes}$ est la valeur de l'index ouvrages d'art en site terrestre, fluvial ou maritime et fondations spéciales TP02 (source INSEE), pour le mois précédant de six (6) mois celui de la mise en service de l'autoroute ;
- $TP03a_0$ est la valeur de l'index grands terrassements TP03a (source INSEE), pour le mois de juin 2018 (soit $TP03a_0$ est égal à 108,9) ;

- TP03_{Mes} est la valeur de l'index grands terrassements TP03a (source INSEE), pour le mois précédant de six (6) mois celui de la mise en service de l'autoroute ;
- TP09₀ est la valeur de l'index fabrication et mise en œuvre d'enrobés TP09 (source INSEE), pour le mois de juin 2018 (soit TP09₀ est égal à 108,3) ;
- TP09_{Mes} est la valeur de l'index fabrication et mise en œuvre d'enrobés TP09 (source INSEE), pour le mois précédant de six (6) mois celui de la mise en service de l'autoroute ;
- TP13₀ est la valeur de l'index charpentes et ouvrages d'art métalliques TP13 (source INSEE), pour le mois de juin 2018 (soit TP13₀ est égal à 112,1) ;
- TP13_{Mes} est la valeur de l'index charpentes et ouvrages d'art métalliques TP13 (source INSEE), pour le mois précédant de six (6) mois celui de la mise en service de l'autoroute ;

Les indices TP sont publiés au *Journal officiel* de la République française.

25.5. – Evolution des tarifs après la mise en service de l'autoroute

Les tarifs sont révisés une fois par an à partir de l'année N+1, N étant la première année civile comportant plus de trois mois d'exploitation de l'autoroute dans sa totalité. La révision intervient, sauf exception et après accord des parties, au 1^{er} février de chaque année dans les conditions suivantes.

Le TKMP est calculé chaque année « n », par seule référence au TKMP de l'année « n-1 » multiplié par le coefficient C_n défini comme suit :

- pour la première année suivant l'année N, soit n = N+1 :

$$\text{TKMP}_{N+1} = \text{TKMP}_{\text{Mes}} * \text{C}_n,$$

avec $\text{C}_n = 1 + 75 \% (\text{I}_n/\text{I}_{\text{Mes}} - 1) + 15 \% * \text{Max}\{\text{Min}(\text{TP01}_n/\text{TP01}_{\text{Mes}} - 1 ; 4 \%) ; 0 \%\} + 10 \% * \text{Max}\{\text{Min}(\text{TP09}_n/\text{TP09}_{\text{Mes}} - 1 ; 4 \%) ; 0 \%\}$ et C_n ne peut être inférieur à 1 ;

- à compter de la 2^e année, soit pour n > N+1 :

$$\text{TKMP}_n = \text{TKMP}_{n-1} * \text{C}_n,$$

avec $\text{C}_n = 1 + 75 \% (\text{I}_n/\text{I}_{n-2} - 1) + 15 \% * \text{Max}\{\text{Min}(\text{TP01}_{n-1}/\text{TP01}_{n-2} - 1 ; 4 \%) ; 0 \%\} + 10 \% * \text{Max}\{\text{Min}(\text{TP09}_{n-1}/\text{TP09}_{n-2} - 1 ; 4 \%) ; 0 \%\}$ et C_n ne peut être inférieur à 1 ;

où :

- I_{Mes} la valeur de l'indice des prix à la consommation France entière, série hors tabac, ensemble des ménages (source INSEE), pour le mois précédant de six (6) mois celui de la mise en service de l'autoroute ;
- I_n est la valeur de l'indice des prix à la consommation France entière, série hors tabac, ensemble des ménages (source INSEE), pour le mois d'août de l'année n.
- TP01_{MES} la valeur de l'index TP01, pour le mois précédant de six (6) mois celui de la mise en service de l'autoroute ;
- TP01_n est la valeur de l'index TP01 pour le mois d'août de l'année n ;
- TP09_{MES} la valeur de l'index TP09, pour le mois précédant de six (6) mois celui de la mise en service de l'autoroute ;
- TP09_n est la valeur de l'index TP09 pour le mois d'août de l'année n.

Dans le seul cas où pour le calcul du TKMA défini ci-dessus, les trafics parcourus ne sont pas disponibles sur la période comprise entre les dates D – 16 mois et D – 4 mois (D étant la date de révision annuelle prévue à l'article 25.5), les trafics pris en compte sont ceux compris entre :

- la plus éloignée (par rapport à la date « D ») des dates possibles entre D – 16 mois et D – 4 mois ;
- et D – 4 mois.

Les tarifs proposés, avant application éventuelle des modulations tarifaires prévues aux articles 25.6.1 et 25.6.2, doivent conduire, pour chaque classe « x », à une valeur de TKMA respectant les conditions suivantes :

- pour la première année suivant l'année N, soit n = N+1 :

$$\text{TKMA}_{N+1} \leq \text{TKMP}_{N+1} ;$$

- à compter de la 2^e année, soit pour n > N+1 :

$$\text{TKMA}_n \leq \text{TKMP}_n ;$$

et $\text{TKMA}_n \leq \text{TKMA}_{n-1} * (\text{C}_n + \text{d}_n)$

avec C_n définis ci-dessus et d_n le rattrapage pour l'année n des hausses autorisées passées non effectivement appliquées, qui est limité au rattrapage de différences entre les hausses autorisées et les hausses effectivement appliquées sur les cinq (5) années précédentes et ne peut être responsable de plus d'un tiers de la hausse totale.

25.6. – Les tarifs sont établis en respectant le principe d'égalité de traitement des usagers. A ce titre :

$$\forall(x, i, Dir) \quad 0,75 \times TKMA_x \leq \frac{t_{x,i}^{Dir}}{D_i^{Dir}} \leq 1,25 \times TKMA_x$$

Cette disposition ne fait pas obstacle, dans le respect de la réglementation nationale et communautaire applicable, à la vente d'abonnements par le concessionnaire dès lors que cette vente est faite à des conditions égales pour tous et sous la seule responsabilité du concessionnaire. Les tarifs particuliers en découlant ne sont pas pris en compte dans les modalités de calcul et d'évolution des tarifs et du TKM définies aux paragraphes 25.3, 25.4 et 25.5 du cahier des charges.

25.6.1. – Afin de promouvoir l'usage de véhicules propres par les usagers de l'autoroute, les tarifs applicables aux véhicules de classes 3 et 4 et collectés par le concessionnaire au titre de l'utilisation de l'A79 sur le périmètre de la concession, sont modulés en fonction des classes d'émission EURO au sens de l'annexe 0 de la directive 1999/62/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. De façon dérogatoire, et en vertu des dispositions du (1^o) et du (2^o) de la section III de l'article L. 119-7 du code de la voirie routière, les tarifs des véhicules de classe 3 et 4 appliqués pour le compte du concessionnaire par les concessionnaires des réseaux autoroutiers interconnectés avec l'A79 ne sont pas modulés en fonction de la classe EURO, tant que cette modulation implique une hausse substantielle du coût global de collecte des péages pour le concessionnaire de l'A79.

Pour l'application du présent article, on définit pour chacune des classes « x » 3 et 4 et pour chaque point de péage « i » étant traversée de la manière « Dir » pour tout année « n » où $n \geq N$, avec « N » l'année de mise en service définie ci-dessus :

- $Tref_{x,i}^{Dir}$ qui est le « taux kilométrique de référence » de la classe « x » pour le point de péage « i » étant traversée de la manière « Dir ». Il est égal au quotient de $t_{x,i}^{Dir}$ par la longueur « D_i^{Dir} » pour le point de péage « i » :

$$Tref_{x,i}^{Dir} = \frac{t_{x,i}^{Dir}}{D_i^{Dir}} ;$$
- $Tref_{x,y,i}^{Dir}$ le taux kilométrique égal, pour chaque classe d'émission « y », chaque classe de véhicule « x » et chaque point de péage « i » traversée de la manière « Dir », au produit du taux kilométrique de référence « $Tref_{x,i}^{Dir}$ » par un coefficient $(1 + M_{x,y})$ défini tel que :

$$Tref_{x,y,i}^{Dir} = Tref_{x,i}^{Dir} \times (1 + M_{x,y}) ;$$
- $T_{x,y,i}^{Dir}$ le taux kilométrique effectif égal, pour chaque classe d'émission « y », chaque classe de véhicule « x » et chaque point de péage « i » traversée de la manière « Dir », au produit de $Tref_{x,y,i}^{Dir}$ par le coefficient correctif $(1 - C_x)$ défini ci-après :

$$T_{x,y,i}^{Dir} = Tref_{x,y,i}^{Dir} \times (1 - C_x)$$
- $N_{x,y,i}^{Dir}$ est le nombre de véhicules de la classe « x » et de classe d'émission « y » ayant traversé le point de péage « i » de la manière « Dir » pendant la période annuelle comprise entre les dates $D - 16$ mois et $D - 4$ mois (D étant la date de révision annuelle prévue à l'article 25.5). Dans le seul cas où pour le calcul de $N_{x,y,i}^{Dir}$ définis ci-dessus, les trafics parcourus ne sont pas disponibles sur la période comprise entre les dates $D - 16$ mois et $D - 4$ mois (D étant la date de révision annuelle prévue à l'article 25.5), les trafics pris en compte sont ceux compris entre :
 - la plus éloignée (par rapport à la date « D ») des dates possibles entre $D - 16$ mois et $D - 4$ mois ;
 - et $D - 4$ mois.
- Pour toute année « n » avec $n \geq N+1$ (où N est l'année de mise en service de l'autoroute telle que définie ci-dessus) : l'exposant « n » ajoutée aux grandeurs $Tref_{x,i}^{Dir}$, $Tref_{x,y,i}^{Dir}$, $T_{x,y,i}^{Dir}$, $N_{x,y,i}^{Dir}$, $M_{x,y}$ et C_x désigne la valeur de la grandeur applicable, relevée ou proposée le cas échéant pour l'année « n ».

A l'occasion de la mise en service de l'autoroute et lors de chaque modification tarifaire annuelle prévue à la date « D » dans les conditions du présent article 25, le concessionnaire propose les valeurs des coefficients de modulation C_x et $M_{x,y}$. A cette fin, le concessionnaire transmet, lors du dépôt des tarifs de péage prévu à l'article 25.7, un tableau présentant l'ensemble des coefficients $M_{x,y}$ ainsi qu'un coefficient $M_0=0$ pour les « véhicules non modulés » appartenant aux classes 3 et 4 (hors transport de marchandises et hors transport de personnes).

La proposition de modulation tarifaire du concessionnaire en fonction des classes d'émission EURO respecte les règles suivantes :

- amplitude de la modulation : $\forall n \geq N + 1 \quad 5\% \leq \text{Max}_{x,y} (|M_{x,y}^n|) \leq 10\%$;
- neutralité de la modulation : pour chaque classe de véhicule x, les $M_{x,y}^n$ sont tels que :

$$\forall n \geq N + 1 \quad \sum_i \sum_{Dir} \left(\text{Tref}_{x,i}^{Dir,n} \times \sum_y M_{x,y}^n \times N_{x,y,i}^{Dir,n-1} \times D_i^{Dir} \right) = 0$$

- correction du trop ou moins perçu du fait de la modulation de l'année précédente : pour chaque classe de véhicule x :

$$C_x^N = 0 \quad \text{et} \quad \forall n \geq N + 1:$$

$$C_x^n = \frac{\sum_i \sum_{Dir} \left(\sum_y \text{Tref}_{x,y,i}^{Dir,n-1} \times N_{x,y,i}^{Dir,n-1} \times D_i^{Dir} - \text{Tref}_{x,i}^{Dir,n-1} \times \sum_y N_{x,y,i}^{Dir,n-1} \times D_i^{Dir} \right) + \xi_x^{n-1}}{\sum_i \sum_{Dir} \left(\text{Tref}_{x,i}^{Dir,n} \times \sum_y N_{x,y,i}^{Dir,n-1} \times D_i^{Dir} \right)}$$

Avec ξ_x^{n-1} , la perte ou le gain résultant de la conclusion des litiges ou du règlement des réclamations faite en relation avec l'application de la modulation sur l'année « n-1 » pour les véhicules de classe « x ».

Si pour une année « n », $|C_x^n| > 3\%$ le concessionnaire propose au concédant un étalement du gain ou de la perte sur au maximum sur 3 (trois) exercices.

Pour l'application du présent article 25.6.1, le concessionnaire peut proposer la prise en compte d'un nombre de classes d'émission plus réduite par agrégation des classes EURO sous réserve de maintenir au moins trois classes d'émission différentes.

En outre, le concédant se réserve le droit, si besoin est, d'inclure une classe additionnelle dans la liste des classes EURO définies par la réglementation, correspondant à des véhicules de classes 3 ou 4 à zéro émission de CO₂. Dans un tel cas, cette catégorie additionnelle bénéficie des tarifs effectifs $T_{x,y,i}^{Dir}$ les moins élevés.

25.6.2. – Afin de promouvoir l'usage de véhicules à très faibles émissions tels qu'identifiés à l'article L. 318-1 du code de la route précisé par l'article D. 224-15-12 du code de l'environnement, par les usagers de l'autoroute, le concessionnaire met en place une modulation des tarifs applicables aux véhicules de classes 1, 2 et 5 et collectés par le concessionnaire au titre de l'utilisation de l'A79 sur le périmètre de la concession, selon que le véhicule concerné est à très faible émission ou non. De façon dérogatoire, les tarifs applicables aux véhicules de classes 1, 2 et 5 appliqués pour le compte du concessionnaire par les concessionnaires des réseaux autoroutiers interconnectés avec l'A79 ne sont pas modulés en fonction de leur niveau d'émission, tant que cette modulation implique une hausse substantielle du coût global de collecte des péages pour le concessionnaire de l'A79.

Pour l'application du présent article, on définit pour chacune des classes « x » 1, 2 et 5 et pour chaque point de péage « i » étant traversée de la manière « Dir » pour toute année « n » où $n \geq N$, avec « N » l'année de mise en service définie ci-dessus :

- $t_{x,i,ne}^{Dir,n}$ et $t_{x,i,e}^{Dir,n}$ qui sont respectivement le tarif **théorique** applicable à un véhicule à très faible émission (« ne »), et respectivement qui n'est pas à très faible émission (« e »), de classe « x » traversant le point de péage « i » de la manière « Dir », et ;
- $N_{x,i,ne}^{Dir,n}$ et $N_{x,i,e}^{Dir,n}$ qui sont respectivement le nombre de véhicules à très faible émission (« ne »), et qui ne sont pas à très faible émission (« e »), de classe « x », ayant traversé le point de péage « i » de la manière « Dir » pendant la période annuelle comprise entre les dates D – 16 mois et D – 4 mois (D étant la date de révision annuelle prévue à l'article 25.5 de l'année n+1). Dans le seul cas où, pour le calcul définis ci-dessous, les trafics parcourus ne sont pas disponibles sur la période comprise entre les dates D – 16 mois et D – 4 mois (D étant la date de révision annuelle prévue à l'article 25.5), les trafics pris en compte sont ceux compris entre :
 - la plus éloignée (par rapport à la date « D ») des dates possibles entre D – 16 mois et D – 4 mois ;
 - et D – 4 mois.

Les valeurs de $N_{x,i,ne}^{Dir,n}$ et $N_{x,i,e}^{Dir,n}$ pour $n=N-1$ sont fixées de manière conventionnelle dans l'annexe 22 du présent cahier des charges.

- $teff_{x,i,ne}^{Dir,n}$ et $teff_{x,i,e}^{Dir,n}$ qui sont respectivement le tarif **effectif** applicable à un véhicule à très faible émission (« ne »), et respectivement qui n'est pas à très faible émission (« e »), de classe « x » traversant le point de péage « i » de la manière « Dir ».

Pour toute année « n », avec $n \geq N$ et pour chaque classe de véhicule « x », la détermination des $t_{x,i,ne}^{Dir,n}$

et $t_{x,i,e}^{Dir,n}$ pour chaque point de péage « i » et manière de traversée « Dir » est faite de manière à satisfaire simultanément les deux (2) équations suivantes :

$$\left\{ \begin{array}{l} (1) \quad \sum_i \left(\sum_{Dir} \left(t_{x,i,ne}^{Dir,n} \times N_{x,i,ne}^{Dir,n-1} + t_{x,i,e}^{Dir,n} \times N_{x,i,e}^{Dir,n-1} \right) \right) = \sum_i \left(\sum_{Dir} \left(t_{x,i}^{Dir,n} \times N_{x,i}^{Dir,n-1} \right) \right) \\ \text{et} \\ (2) \quad \forall x,i,Dir,n \quad t_{x,i,ne}^{Dir,n} = 0,8 \times t_{x,i,e}^{Dir,n} \end{array} \right.$$

En outre, $teff_{x,i,ne}^{Dir,n}$ et $teff_{x,i,e}^{Dir,n}$ sont calculés de la manière suivante :

$$\left\{ \begin{array}{l} teff_{x,i,e}^{Dir,n} = t_{x,i,e}^{Dir,n} \times (1 - E_x^n) \\ teff_{x,i,ne}^{Dir,n} = t_{x,i,ne}^{Dir,n} \times (1 - E_x^n) \end{array} \right.$$

Avec E_x^n , le facteur de correction du trop ou moins perçu du fait de la modulation de l'année précédente.

Pour chaque classe de véhicule « x » et pour l'année « n », E_x^n est calculé de la manière suivante :

$$E_x^N = 0 \quad \text{et} \quad \forall n \geq N+1:$$

$$E_x^n = \frac{\sum_i \left(\sum_{Dir} \left(t_{x,i,ne}^{Dir,n-1} \times N_{x,i,ne}^{Dir,n-1} + t_{x,i,e}^{Dir,n-1} \times N_{x,i,e}^{Dir,n-1} \right) - \left(t_{x,i}^{Dir,n-1} \times N_{x,i}^{Dir,n-1} \right) \right) + \psi_x^{n-1}}{\sum_i \sum_{Dir} \left(t_{x,i}^{Dir,n} \times N_{x,i}^{Dir,n} \right)}$$

Avec ψ_x^{n-1} , la perte ou le gain résultant de la conclusion des litiges ou du règlement des réclamations faite en relation avec l'application de la modulation sur l'année « n-1 » pour les véhicules de classe « x ».

Si pour une année « n », $|E_x^n| > 3\%$ le concessionnaire propose au concédant un étalement du gain ou de la perte sur au maximum sur 3 (trois) exercices.

A l'occasion de la mise en service de l'autoroute et lors de chaque modification tarifaire annuelle prévue à la date « D » dans les conditions du présent article 25, le concessionnaire propose les tarifs $t_{x,i,ne}^{Dir,n}$ et $t_{x,i,e}^{Dir,n}$. A cette fin, le concessionnaire transmet, lors du dépôt des tarifs de péage prévu à l'article 25.7, un tableau présentant l'ensemble des tarifs applicable au véhicule de classe 1, 2 et 5 du fait de la modulation en fonction du caractère à très faible émission ou non du véhicule.

Pour l'application du présent article 25.6.2, le concessionnaire considère pour chaque classe x de véhicule, seulement deux sous-classes, correspondant pour l'une aux véhicules qui ne sont pas à très faible émission et pour l'autre à ceux qui le sont. Toutefois, le concédant se réserve le droit de demander au concessionnaire la modification de cette catégorisation des véhicules de classes 1, 2 et 5 en fonction de leurs émissions. En tout état de cause, un tel changement ne pourra avoir pour effet de remettre en question la neutralité en termes de revenus du concessionnaire de cette modulation.

25.6.3. – Les modulations découlant de l'application des articles 25.6.1 et 25.6.2 ci-dessus ne sont pas prises en compte dans les modalités d'évolution des TKM définies à l'article 25.5.

25.6.4. – Les modulations découlant de l'application des articles 25.6.1 et 25.6.2 ci-dessus peuvent faire l'objet, avec l'accord des parties, d'adaptation afin de tirer les conséquences de l'évolution du cadre législatif ou réglementaire applicable.

25.7. – Les tarifs de péage fixés dans les conditions prévues à l'article 25 sont applicables à l'expiration d'un délai de quarante (40) jours après leur dépôt auprès du ministre chargé de l'économie et auprès du ministre chargé de la voirie nationale.

Le concessionnaire fournit à cet effet aux ministres intéressés tous les éléments d'information et de calcul nécessaires à la vérification de la bonne application des règles définies à l'article 25 et de la réglementation en vigueur. Il fournit annuellement un bilan de l'application des articles 25.6.1 et 25.6.2, contenant notamment un bilan socio-économique et l'impact financier de toutes les modulations tarifaires qui sont utilisées. Il répond, dans le délai prescrit, à toute demande d'information complémentaire qui pourrait lui être adressée par les ministres intéressés.

Si les tarifs fixés par le concessionnaire ne sont pas considérés comme conformes aux règles définies par le présent article, le concessionnaire est mis en demeure, par lettre motivée des ministres intéressés, de modifier ses tarifs dans un délai qui ne peut excéder sept (7) jours.

Le délai de quarante (40) jours prévu au premier alinéa du présent article 25.7, suspendu à partir de la date d'envoi de la lettre motivée, reprend à compter de la réception des tarifs modifiés ou des éléments démontrant la régularité des tarifs fixés par le concessionnaire. Cette procédure ne peut être mise en œuvre qu'une fois à l'occasion de chaque fixation de tarifs. A défaut d'accord, les tarifs sont fixés dans les conditions prévues à l'article 39 du cahier des charges.

Le concessionnaire rend publiques les révisions tarifaires au moins dix (10) jours avant leur date d'entrée en vigueur.

Sous réserve de l'application de l'article 39.9, les vérifications opérées par l'Etat n'ont ni pour effet d'engager sa responsabilité ni de dégager celle du concessionnaire concernant la conformité des tarifs aux règles nationales et communautaires applicables.

25.8. – Une majoration du tarif normalement applicable aux véhicules de la catégorie considérée, d'un montant maximal de soixante-dix pour cent (70 %), peut, sur justification, être appliquée par le concessionnaire aux véhicules pouvant entraîner une dégradation ou une usure anormale de l'autoroute.

25.9. – En cas de disparition de l'un des indices ou index utilisés, le concédant détermine de bonne foi, le concessionnaire entendu, la modification des modalités d'évolution des tarifs en recherchant l'effet économique le plus proche.

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

Article 26

Publicité des tarifs

Préalablement à la mise en service de l'autoroute, le concessionnaire met en place, par tout moyen, un dispositif d'information sur la politique tarifaire à l'intention des usagers et des riverains. Il en informe le concédant.

Les tarifs sont portés à la connaissance du public, et plus particulièrement des usagers de l'autoroute, dans les conditions réglementaires en vigueur.

L'ensemble des tarifs en vigueur peut être consulté par toute personne intéressée soit auprès du concessionnaire, soit auprès de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes du ministère chargé de l'économie, soit auprès de la direction des infrastructures de transport du ministère chargé de la voirie nationale.

Article 27

Application des péages

27.1. – Sous réserve des stipulations des articles 15 et 16 du cahier des charges, le concessionnaire reste libre d'imposer, sans modification des tarifs, les mesures restrictives de circulation nécessaires afin d'assurer la sécurité des usagers ou des ouvrages et l'installation et la protection des chantiers.

27.2. – Le concessionnaire peut, dans le cadre des lois et règlements en vigueur, procéder à toutes vérifications auprès des usagers en vue de déterminer le tarif de péage à appliquer.

Article 28

Perception des péages

28.1. – Le concessionnaire respecte strictement le principe d'égalité de traitement des usagers dans la perception des péages.

L'autoroute est exploitée selon le dispositif de perception des péages défini à l'annexe 6 au cahier des charges.

28.2. – Les agents de l'Etat tenus d'emprunter l'autoroute pour l'exercice de leurs fonctions sur l'autoroute sont exemptés de péage dans les conditions et limites fixées par une instruction du ministre chargé de la voirie nationale.

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

28.3. – Stipulations relatives au télépéage

Le concessionnaire mène une politique tarifaire visant à promouvoir le télépéage sans arrêt et met en place les équipements correspondants de manière à tendre vers un objectif d'au moins 70 (soixante-dix) % des transactions effectuées sans arrêt. Le système de télépéage est conforme aux dispositions du système européen de télépéage et le concessionnaire assure l'interopérabilité de sa technologie de télépéage au sens de la réglementation, notamment communautaire.

Le concessionnaire négocie de bonne foi, dans des délais et à des conditions de marché, avec les fournisseurs de système de télépéage qui en font la demande.

Article 29

Durée de la concession

29.1. – La concession de l'autoroute prend fin quarante-huit (48) ans après l'entrée en vigueur du contrat de concession.

29.2. – Toutefois, la concession prend fin à la demande du concédant dès lors que, sur la base des comptes transmis par le concessionnaire au concédant, le cumul des chiffres d'affaires en euros courants HT, diminués des redevances globales versées au titre de l'article 30 du cahier des charges, est égal ou supérieur à quatre milliards dix-sept millions quatre cent cinquante-six mille cent un (4 017 456 101) euros courants HT.

Le concessionnaire informe le concédant, dans le cadre de l'étude financière prévue à l'article 33.2 ci-dessous, de la date estimée de la survenance des conditions visées ci-dessus cinq (5) ans avant celle-ci.

Le concédant notifie au concessionnaire son intention de mettre fin à la concession en application du présent article au plus tôt trente-huit (38) ans à compter de l'entrée en vigueur du contrat de concession.

Sauf disposition expresse contraire précisée dans la notification susmentionnée, la fin anticipée de la concession prend effet le 31 décembre de l'année suivant la clôture de l'exercice au cours duquel le seuil de chiffre d'affaires de quatre milliards dix-sept millions quatre cent cinquante-six mille cent un (4 017 456 101) euros courants HT a été atteint.

La concession prend fin sans indemnité de part ni d'autre hormis, le cas échéant, le remboursement de la TVA à verser au Trésor public par le concessionnaire, au titre des biens remis ou repris par le concédant.

Article 30

Partage des fruits de la concession

Pour chaque année N à partir de l'année de mise en service de l'autoroute, le concessionnaire communique au concédant avant le 31 janvier de l'année N+1 le montant du chiffre d'affaires hors taxes (tous types de recettes compris) de l'année N, en euros courants.

Le concessionnaire verse avant le 15 février de l'année N+1 une redevance globale P_N définie de la manière suivante :

- Si $\sum_0^N X_i \leq \sum_0^N X_{Cf}$ alors $P_N = 0$
- Si $\sum_0^N X_i > \sum_0^N X_{Cf}$ alors
 - Si $X_N < 1,1 \times X_{CN}$ alors $P_N = 0$
 - Si $1,1 \times X_{CN} < X_N < 1,2 \times X_{CN}$ alors $P_N = (X_N - 1,1 X_{CN}) \times 0,50$
 - Si $1,2 \times X_{CN} < X_N$ alors $P_N = (1,2 X_{CN} - 1,1 X_{CN}) \times 0,50 + (X_N - 1,2 X_{CN}) \times 0,80$

où :

- X_0 représente le chiffre d'affaires annuel hors taxe de l'année de mise en service effective, exprimé en euros courants ;
- X_N représente le chiffre d'affaires annuel hors taxe de l'année N, exprimé en euros courants ;
- X_{C0} représente le chiffre d'affaires annuel hors taxe de l'année de mise en service effective issu de la chronique définie à l'annexe 18 ;
- X_{CN} représente le montant pour l'année N issu de la chronique définie à l'annexe 18.

Le versement de la redevance P_N éventuellement due au titre du dernier exercice de la concession est adapté pour assurer son paiement effectif avant l'achèvement de la concession.

En cas de retard dans le paiement de la redevance, son montant est majoré des intérêts moratoires calculés au taux d'intérêt appliqué par la Banque centrale européenne à ses opérations principales de refinancement les plus récentes, en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir, majoré de huit points de pourcentage, à partir du jour suivant l'expiration des délais susvisés, jusqu'à la date de versement.

Article 31

Garanties

31.1. – Trois (3) jours à compter de la date d'entrée en vigueur du contrat de concession, le concessionnaire constitue, ou fait constituer, et puis remet au concédant une garantie bancaire à première demande pour un montant de quarante millions (40 000 000) d'euros. Le concessionnaire maintient ou fait maintenir cette garantie jusqu'à trois (3) mois suivant la mise en service de l'autoroute.

31.2. – A la date de remise de la RN 79 prévue à l'article 5.1 du cahier des charges, le concessionnaire constitue, ou fait constituer, et puis remet au concédant une garantie bancaire à première demande pour un montant de un million cinq cent mille (1 500 000) euros.

A la suite de la mise en service de l'autoroute, dans l'hypothèse où, sur une période de douze (12) mois consécutifs, le concédant aurait appelé la garantie bancaire d'un montant de un million cinq cent mille (1 500 000) euros visée au paragraphe ci-dessus (ainsi que celles qui s'y seraient, le cas échéant, substituées conformément aux termes du cinquième alinéa de l'article 31.2) pour un montant cumulé supérieur à la moitié du montant de cette garantie, le concessionnaire constituera, ou fera constituer, et puis remettra une nouvelle garantie bancaire pour un montant de trois millions (3 000 000) d'euros valeur juillet 2017, qui se substituera alors à la garantie de un million cinq cent mille (1 500 000) euros en vigueur à cette date.

Dans l'hypothèse où, durant une période de trente-six (36) mois, le concédant n'aurait pas appelé la garantie bancaire de trois millions (3 000 000) d'euros visée au paragraphe ci-dessus (ainsi que celles qui s'y seraient, le cas échéant, substituées conformément aux termes du cinquième alinéa de l'article 31.2) pour un montant cumulé supérieur à sept cent cinquante mille (750 000) euros, le concessionnaire sera alors autorisé, après accord du concédant sur le respect des conditions prévues au présent article 31.2, à substituer à la garantie de trois millions (3 000 000) d'euros, en vigueur à cette date, une nouvelle garantie bancaire d'un montant de un million cinq cent mille (1 500 000) euros.

Ce mécanisme d'augmentation et de diminution du montant de la garantie en vigueur s'applique, *mutatis mutandis*, à toutes les garanties émises conformément au présent article 31.2 et ce, jusqu'à la date de constitution de la garantie prévue à l'article 31.3 ci-dessous.

En cas d'appel total ou partiel de la garantie en vigueur conformément aux termes du présent article 31.2, le concessionnaire reconstitue ladite garantie sans délai au montant prévu, par l'émission d'une nouvelle garantie se substituant à la garantie appelée, sauf après prononcé de la déchéance en application de l'article 40 du cahier des charges.

Les garanties visées au présent article 31.2 sont indiquées en valeur juillet 2017. Le montant de la garantie en vigueur conformément aux termes du présent article 31.2 est actualisé annuellement, à chaque date anniversaire de sa constitution, en fonction du niveau de l'index général tous travaux TP01 à ladite date anniversaire.

La garantie bancaire devant être maintenue conformément au présent article 31.2 prend fin à la date de constitution de la garantie prévue à l'article 31.3 ci-dessous.

31.3. – Le concessionnaire constitue, ou fait constituer, et puis remet au concédant, dans le délai de deux (2) mois suivant l'établissement du programme d'entretien et de renouvellement prévu à l'article 38.3 du cahier des charges et au plus tard six (6) ans avant l'expiration de la concession, une garantie bancaire à première demande d'un montant égal au coût total prévisionnel des travaux prévus audit programme, majoré de vingt pour cent (20 %). Cette garantie fait l'objet annuellement, à chaque date anniversaire de sa constitution :

- de mainlevées partielles et successives proportionnelles au montant des travaux effectivement réalisés par le concessionnaire conformément au programme d'entretien et de renouvellement prévu à l'article 38.3 du cahier des charges. La réalisation de chaque tranche annuelle de travaux d'entretien et de renouvellement donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal contradictoire en vue du prononcé de la mainlevée, dans la limite partielle des travaux acceptés sans réserve ;
- d'une actualisation en fonction du niveau de l'index général tous travaux TP01 à ladite date anniversaire.

La garantie prévue au présent article 31.3 est maintenue jusqu'à la date tombant six (6) mois suivant la date de fin du contrat de concession.

31.4. – Si une des garanties remises au concédant au titre du présent article 31 a une durée de validité inférieure à la durée restant à courir jusqu'à son expiration conformément aux stipulations du contrat de concession, le concessionnaire constitue, ou fait constituer, et puis remet au concédant, au plus tard deux (2) mois avant la fin de la durée de validité de la garantie considérée, une nouvelle garantie d'un montant équivalent :

- pour la garantie visée au paragraphe 31.1, à la différence entre le montant initial des garanties tel qu'indiqué au paragraphe 31.1 et les montants cumulés des sommes tirées sur lesdites garanties avant leur renouvellement ;
- pour les garanties visées aux paragraphes 31.2 et 31.3, au montant prévu à ces articles.

A défaut du renouvellement à bonne date d'une des garanties prévues à l'article 31 conformément aux stipulations du présent article 31.4, le concédant peut appeler la garantie devant faire l'objet dudit renouvellement et conserver, à titre de gage-espèce en garantie de toutes sommes dues par le concessionnaire au concédant et pour lesquelles ladite garantie a été émise, les produits de l'appel de la garantie considérée, jusqu'à la remise au concédant d'une nouvelle garantie dans la forme de la garantie n'ayant pas été renouvelée et ayant une date d'expiration ne pouvant être antérieure à la date à laquelle le concédant doit restituer ladite garantie.

Les garanties visées aux paragraphes 31.1, 31.2 et 31.3 ci-dessus sont constituées sous forme de garantie à première demande, conformes aux modèles fixés à l'annexe 19 au cahier des charges, adaptées le cas échéant pour tenir compte des modalités de mise en œuvre propres à chaque garantie telles qu'elles résultent du présent article 31, émise au profit du concédant par un établissement de crédit ou une société de financement mentionné à l'article L. 511.1 du code monétaire et financier ou une compagnie d'assurance noté au minimum A3 par Moody's ou A- par Standard & Poors ou Fitch ou présentant une notation d'un niveau équivalent. A titre exceptionnel, en cas de difficulté, dûment justifiée, de mise en place ou de maintien de ladite garantie, notamment justifiée par la situation des marchés financiers, le concédant pourra autoriser la constitution de garanties par (i) tout autre établissement de crédit agréé par lui, ou par (ii) toute entité dont la solvabilité aura préalablement été jugée satisfaisante par le concédant.

Le niveau de notation du garant doit respecter le niveau de notation minimum défini au paragraphe ci-dessus pendant toute la période de validité de la garantie. A défaut, le concessionnaire doit constituer et remettre au concédant, dans les plus brefs délais, une nouvelle garantie émise par un établissement de crédit ou une compagnie d'assurance respectant ces conditions.

31.5. – Le concédant peut faire appel aux garanties visées aux paragraphes 31.1, 31.2 et 31.3 ci-dessus pour se faire payer toute somme due par le concessionnaire au titre du contrat de concession y compris en cas d'opposition à titre exécutoire.

Ni l'existence, ni l'appel des garanties ne limite le recours du concédant à l'égard du concessionnaire au cas où ces garanties s'avèreraient insuffisantes pour couvrir les sommes dues par le concessionnaire.

31.6. – Le concessionnaire souscrit, avant la date de commencement des travaux ou en temps opportun selon la nature des assurances envisagées, les assurances nécessaires à une couverture adéquate des risques encourus auprès de compagnies d'assurances notoirement solvables, et notamment celles décrites à l'annexe 23 au cahier des charges, et maintient ces assurances pendant la durée afférente à chacune telle qu'indiquée à cette même annexe.

Le concessionnaire communique au concédant, dès leur souscription, les polices visées à l'alinéa précédent.

Article 32

Impôts, taxes et redevances

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

TITRE VI

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 33

Comptes rendus d'exécution de la concession

33.1. – Les comptes du concessionnaire sont établis selon les règles en vigueur pour les sociétés concessionnaires de service public.

33.2. – Le concessionnaire communique chaque année au ministre chargé de la voirie nationale, au ministre chargé de l'économie et au ministre chargé du budget, avant le 1^{er} juin, un rapport d'exécution financier de la concession et une étude financière portant sur l'équilibre économique et financier de la concession et comprenant, pour le passé, les données réelles et, pour la durée restant à courir de la concession, les prévisions, conformes au budget validé par le représentant des établissements financiers, mis à jour le cas échéant :

- une synthèse de toutes les opérations financières liées aux financements privés externes, en ce notamment inclus les opérations de tirage, remboursement et paiement de tout intérêt ou commissions ;
- une synthèse de l'ensemble des opérations financières liées aux fonds propres ;
- une synthèse de l'ensemble des renoncations par les établissements financiers à leurs droits au titre des contrats de financement, en particulier en ce qui concerne les conditions préalables et engagements financiers ;
- la liste de l'ensemble des documents en lien avec le financement de la concession échangés avec des tiers, en ce compris les établissements financiers, au cours de l'année écoulée, accompagnée d'une description synthétique et concise de chaque document ;
- un plan de financement ;
- un compte de résultat ;
- un plan de trésorerie, comprenant les recettes, tarifs et trafics, en distinguant entre véhicules légers, poids-lourds et tous véhicules, y compris les recettes annexes, notamment liées aux aires de péages ;

- l'évolution des fonds propres et des financements privés externes, comprenant le TRI des instruments de fonds propres, les flux versés par et aux actionnaires depuis la date d'entrée en vigueur du contrat de concession, les tirages, les remboursements, les frais financiers relatifs aux instruments de financements privés externes ;
- le rapport annuel transmis aux établissements financiers ;
- la liste des avenants techniques et mineurs à la documentation de financement ;
- les soldes intermédiaires de gestion et ratios financiers suivants :
 - excédent brut d'exploitation ;
 - capacité d'autofinancement après impôt sur les sociétés ;
 - capacité d'autofinancement / investissement hors taxes ;
 - dettes financières / fonds propres ;
 - dettes financières / capacité d'autofinancement ;
 - ratios de couverture des instruments de dette, ainsi que l'écart avec les ratios de blocage des distributions et les ratios de défaut ;
 - fonds propres / investissements hors taxes ;
 - résultat net / chiffre d'affaires ;
- le montant et l'objet des contrats de services et de travaux conclus avec des tiers, au sens du III de l'article 54 de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession et des petites et moyennes entreprises, la date de leur conclusion, leur durée d'exécution, leur procédure de passation. Est, en outre, précisé le pourcentage de travaux confiés à des tiers et des petites et moyennes entreprises au jour de la transmission et depuis l'entrée en vigueur du contrat de concession. Est enfin précisée la part des travaux et des services confiée à des entreprises liées ;
- le nom et la raison sociale de tout conseil ou assistant à maîtrise d'ouvrage auquel le concessionnaire a fait appel sur la période considérée.

Chacun de ces états est détaillé année après année. L'étude financière comprend l'ensemble des hypothèses retenues, des méthodes et des éléments de calcul économique annuel et pluriannuel retenus pour la détermination des produits et charges directs et indirects imputés au compte de résultat de l'exploitation et explique les écarts éventuels avec les éléments communiqués dans l'étude financière de l'année précédente.

33.3. – Le concessionnaire communique chaque année, au plus tard le 1^{er} juin, au ministre chargé de la voirie nationale, au ministre chargé de l'économie et au ministre chargé du budget, les documents suivants :

- les comptes sociaux et leurs annexes, approuvés en assemblée générale ordinaire, le rapport d'activité du concessionnaire et les rapports des commissaires aux comptes pour l'année échue ;
- le compte rendu d'exécution du contrat de concession pour l'année échue qui comporte notamment :
 - le bilan des investissements réalisés ;
 - les données d'exploitation prévues par les circulaires en vigueur ;
 - une analyse détaillée du trafic de l'année écoulée par mouvement origine – destination et par classe de véhicules, avec le détail des trafics par plage horaire de modulation tarifaire ;
 - le bilan quantitatif et chiffré des opérations de maintenance et d'entretien détaillé par opération (chaussée, ouvrages d'art, environnement, équipements, etc.) ;
 - le bilan en euros courants des dépenses d'entretien immobilisées selon les natures suivantes : chaussées, ouvrages d'art, ouvrages hydrauliques, tunnel, autres, et les charges d'entretien courant pour les domaines précités ;
 - un bilan de sécurité routière comprenant notamment une analyse de l'accidentologie, un état des actions réalisées dans le cadre de la politique sécurité routière du concessionnaire, le suivi des zones d'accumulation d'accidents et les actions correctives éventuellement engagées, les éléments relatifs aux autres démarches de sécurité routière prévues par les textes en vigueur ;
 - un bilan environnemental ;
 - un bilan des réclamations, sous le format unique défini par l'autorité concédante ;
 - un bilan des services rendus aux usagers (aires de repos et de services, dépannage, péage...) et, le cas échéant, des activités annexes autorisées au titre de l'article 22.3 ;
 - un bilan de la politique sociale du concessionnaire tel que prévu à l'article 13.3 du présent cahier des charges. Le concessionnaire consacre une partie spécifique de ce bilan au suivi du personnel d'exploitation transféré par l'Etat ;
 - la répartition en cas de modulations classes euros des différentes classes de véhicules par classe tarifaire ;
 - le bilan du dispositif d'abonnement prévu à l'annexe 22 au cahier des charges ;
 - la répartition des différents modes de paiement et notamment le nombre et le pourcentage de paiement TSA par classe de trafic ;
 - les indicateurs « qualité de services » (indicateurs de performance, de suivi et statistiques, enquête satisfaction usagers prévue à l'article 20) sont intégrés dans ce compte-rendu, ainsi que les pénalités dues en application de l'article 39 du cahier des charges ;

- le programme chiffré des opérations d'investissement et des opérations de maintenance et d'entretien à réaliser sur les trois (3) années ultérieures détaillé par opération, accompagné du bilan des cinq (5) dernières années ;
- les éléments chiffrés nécessaires au calcul des flux financiers visés aux articles 13, 30, 37 et 40 du cahier des charges ;
- l'attestation sur l'honneur de l'existence et du maintien aux niveaux requis des garanties mentionnées à l'article 31 du cahier des charges, accompagnée d'un état des garanties précisant leur montant, leur date d'expiration, la notation du garant et faisant apparaître spécifiquement celles devant être mises en place ou renouvelées au cours des douze (12) prochains mois ;
- la liste de l'ensemble des documents en lien avec l'exécution du contrat échangés par le concessionnaire et des tiers durant l'année ;
- les attestations des polices d'assurances en cours de validité au 1^{er} janvier de l'année en cours souscrites par le concessionnaire et leur suivi, notamment celles décrites à l'annexe 23 au cahier des charges ;
- le plan de vigilance et son compte rendu de suivi annuel mentionnés à l'article 7.

Les ministres destinataires de l'étude financière prévisionnelle mentionnée à l'article 33.2 ci-dessus et du compte-rendu de l'exécution du contrat de concession mentionné au présent paragraphe peuvent demander au concessionnaire toute information complémentaire relative à l'exécution de la concession.

Le concessionnaire envoie, dès sa soumission, copie du rapport financier annuel transmis à l'Autorité de régulation des transports (ART).

Le concessionnaire communique chaque année, au plus tard le 1^{er} juin, à l'Autorité chargée du contrôle, un bilan développement durable. Dans le cadre de ce document, au-delà des éléments réglementaires ou liés aux engagements de l'Etat (bilan « loi LOTI », concertation, comité de suivi, dispositions liées aux autorisations, etc.) ou aux « mesures environnementales complémentaires », le concessionnaire fournit, notamment vis-à-vis des engagements de l'Etat des mesures environnementales complémentaires et des plans d'actions évoqués à l'article 13 du cahier des charges, un compte-rendu détaillé des mesures mises en œuvre accompagné d'un bilan chiffré sur la base d'indicateurs proposés et renseignés par ses soins de manière pérenne. Une attention particulière est apportée aux engagements de l'Etat dépassant le strict cadre de la construction (comme le suivi de la pollution de l'air, la gestion pérenne des dispositifs de compensation dans la durée, l'efficacité des mesures visant à préserver la biodiversité, le fonctionnement des ouvrages notamment hydrauliques et de protection de la ressource en eau, la limitation des pollutions chroniques, etc.).

33.4. – Afin de veiller à la bonne exécution du contrat de concession et au respect des obligations de service public par le concessionnaire, celui-ci communique au concédant tous les dossiers transmis ou remis aux administrateurs ou aux membres du directoire et du conseil de surveillance ainsi que ceux transmis ou remis aux membres de tout comité de gestion ou de direction de la société concessionnaire lorsque ces documents portent sur des questions ayant un lien avec l'exécution du contrat de concession. Sont exclues de cette obligation de communication les informations relatives aux appels d'offres lancés par le concédant et les informations relatives aux négociations conduites dans ce cadre.

Dans les mêmes conditions, le concessionnaire lui communique tous les documents transmis aux actionnaires à l'occasion des assemblées générales ou aux associés.

Tous les documents sont transmis dans les mêmes conditions qu'aux administrateurs, membres du directoire et du conseil de surveillance, membres de tout comité de gestion ou de direction de la société concessionnaire, actionnaires ou associés.

Le concédant prend les mesures raisonnables permettant de garantir la confidentialité de ces informations.

33.5. – Sauf demande contraire de l'Etat, les comptes-rendus visés à l'article 33 sont communiqués par le concessionnaire sous la forme suivante :

- communication au ministre chargé de l'économie : un (1) exemplaire papier ;
- communication au ministre chargé du budget : un (1) exemplaire papier ;
- communication au concédant ou au ministre chargé de la voirie nationale : trois (3) exemplaires papiers et cinq (5) exemplaires au format numérique.

33.6. – En tout état de cause et afin de veiller à la bonne exécution du contrat de concession, le concédant peut, durant toute la durée d'exécution du contrat de concession, sur simple demande écrite de sa part, obtenir communication de tous les documents en lien avec le financement et l'exécution du contrat de concession dont le concessionnaire disposerait. Ces documents sont communiqués au concédant dans un délai de quinze (15) jours, sauf délai convenu entre les parties.

33.7. – Le concessionnaire fournit au concédant, sous format numérique, dans un standard ouvert librement réutilisable et exploitable par un système de traitement automatisé, les données et les bases de données collectées ou produites à l'occasion de l'exploitation du service public faisant l'objet du contrat de concession et qui sont indispensables à son exécution. Le concédant ou un tiers désigné par celui-ci peut extraire et exploiter librement tout ou partie de ces données et bases de données, notamment en vue de leur mise à disposition du public à titre gratuit ou à des fins de réutilisation à titre gratuit ou onéreux.

La mise à disposition ou la publication des données et bases de données fournies par le concessionnaire se fait dans le respect des articles L. 311-5 à L. 311-7 du code des relations entre le public et l'administration.

33.8. – Le concessionnaire communique chaque année, au plus tard le 1^{er} juin, au ministre chargé de la voirie nationale, au ministre chargé de l'économie et au ministre chargé du budget, une synthèse comportant les informations listées aux articles 34 du décret du 1^{er} février 2016 et 4 de l'arrêté du 14 avril 2017 relatif aux données essentielles dans la commande publique, en vue d'une diffusion publique par le concédant.

Article 34

Contrôle

34.1. – Le contrôle de la concession est assuré par les autorités et services désignés à cet effet par le concédant. Le personnel chargé de ce contrôle a, à tout moment, libre accès aux chantiers, à l'autoroute et aux bureaux du concessionnaire.

34.2. – Le concessionnaire communique au concédant, dans un délai d'un mois à compter de l'entrée en vigueur du contrat de concession, la liste de tous les contrats et contrats de sous-traitance de premier rang et de rang inférieur d'un montant supérieur à deux cent mille (200 000) euros hors taxes en valeur juin 2018 et actualisé le cas échéant portant sur les prestations faisant l'objet de la concession, y compris le financement, en indiquant l'objet, l'identité du cocontractant, le montant fixé ou prévisionnel du contrat, sa durée et sa date de signature. Cette liste est régulièrement tenue à jour et transmise tous les six (6) mois au concédant jusqu'à la date de mise en service de l'autoroute, puis annuellement.

Le concessionnaire communique au concédant, sur simple demande, tout contrat figurant sur cette liste ainsi que tout document relatif à la concession en ce compris tout élément afférant au financement. Celui-ci conserve à ces documents leur caractère confidentiel en tant qu'ils contiendraient des informations protégées au titre du secret commercial, précisées par le concessionnaire.

Le concessionnaire ne peut, vis à vis du concédant, se dégager de ses obligations au titre du contrat de concession du fait de la conclusion de contrats avec des tiers.

Avant le 31 janvier de chaque année, le concessionnaire fournit au concédant la liste des entreprises qui sont intervenues sur le chantier au cours de l'année précédente.

Article 35

Faits nouveaux

35.1. – Au cas où une modification de la concession, du fait du concédant ou en accord avec lui, notamment une modification de la consistance des travaux ou des modalités d'exploitation, serait de nature à significativement améliorer ou dégrader l'équilibre économique et financier de la concession, les parties arrêtent, dans les meilleurs délais, les mesures, notamment tarifaires, à prendre en vue de permettre la continuité du service public dans des conditions financières sensiblement équivalentes.

35.2. – En cas de modification, de création ou de suppression, après l'entrée en vigueur du contrat de concession, (i) d'une réglementation technique, environnementale ou de sécurité routière présentant un lien direct avec l'objet du contrat de concession ou (ii) d'impôt, de taxe ou de redevance spécifiques aux sociétés concessionnaires d'autoroutes, les parties se rapprochent, à la demande de l'une ou l'autre, pour examiner si celles-ci sont de nature à substantiellement dégrader ou améliorer l'équilibre économique et financier de la concession, à l'exclusion des cas où une modification, une création ou une suppression d'une réglementation, impôt, taxe ou redevance a pu être raisonnablement anticipée par le concessionnaire, dans la mesure où elle a fait l'objet d'une publication ou d'une communication publique. Dans l'affirmative, l'Etat et le concessionnaire arrêtent, dans les meilleurs délais, les mesures, notamment tarifaires, à prendre en vue de permettre la continuité du service public dans des conditions financières non significativement détériorées ni améliorées.

35.3. – Au cas où un fait autre que ceux visés aux articles 35.1 et 35.2 ci-dessus, imprévisible à la date d'entrée en vigueur du contrat de concession et extérieur aux parties, entraînerait un bouleversement de l'équilibre économique et financier de la concession, le concessionnaire, dès lors qu'il poursuit l'exécution de ses obligations, peut proposer au concédant les mesures, notamment tarifaires, strictement nécessaires pour lui permettre d'assurer cette exécution. Le concédant notifie sa décision concernant de telles propositions dans un délai de deux (2) mois à compter de la réception d'un dossier complet en ce sens.

Article 36

Force majeure

36.1. – Aucune partie au contrat de concession n'encourt de responsabilité pour n'avoir pas accompli ou pour avoir accompli avec retard une obligation au titre du contrat de concession, dans la mesure où un tel manquement ou retard résulte directement d'événements présentant les caractéristiques de la force majeure selon la jurisprudence dégagée par le Conseil d'Etat, c'est-à-dire extérieurs aux parties, imprévisibles et irrésistibles.

36.2. – Si le concessionnaire invoque la survenance d'un événement de force majeure, il le notifie sans délai par écrit au concédant, en précisant les justifications de sa décision. Le concédant notifie dans le délai de deux (2) mois au concessionnaire sa décision quant au bien-fondé de cette prétention et, le cas échéant, quant aux effets de l'événement en cause.

36.3. – Si le concédant invoque la survenance d'un événement de force majeure, il le notifie au concessionnaire afin de recueillir ses observations, que celui-ci lui communique dans le délai de deux (2) mois. A l'issue de ce délai, le concédant notifie au concessionnaire sa décision quant à l'existence et aux effets de l'événement de force majeure.

36.4. – La partie qui invoque un événement de force majeure prend, dans les meilleurs délais, toutes les mesures raisonnablement envisageables pour en atténuer l'effet sur l'exécution de ses obligations.

36.5. – La partie qui, par action ou omission, aurait aggravé les conséquences d'un événement présentant les caractéristiques de la force majeure n'est fondée à l'invoquer que dans la mesure des effets que l'événement aurait provoqués si cette action ou omission n'avait pas eu lieu.

36.6. – En dehors des cas et des conditions expressément prévus par les stipulations des paragraphes 36.1 à 36.5 ci-dessus, aucune partie n'est déliée de ses obligations à raison d'une impossibilité d'exécution ou de la survenance de circonstances ou événements qui échappent à son contrôle.

Article 37

Résiliation

37.1. – Au cas où des événements présentant les caractéristiques de la force majeure rendraient impossible pendant une période d'au moins douze (12) mois ou qui dépassera nécessairement douze (12) mois, l'exécution du contrat de concession, sa résiliation peut être prononcée par arrêté conjoint du ministre chargé de la voirie nationale, du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget, dans les conditions et selon les principes dégagés par la jurisprudence du Conseil d'Etat ou, à la demande du concessionnaire, par le tribunal prévu à l'article 43 du cahier des charges.

37.2. – Au cas où, à la suite de la survenance d'un événement visé à l'article 35.3 du cahier des charges, le bouleversement de l'équilibre économique de la concession serait ou deviendrait irrémédiable, le contrat de concession peut être résilié par arrêté conjoint du ministre chargé de la voirie nationale, du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget, dans les conditions et selon les principes dégagés par la jurisprudence du Conseil d'Etat.

37.3. – Le concédant peut à tout moment mettre fin au contrat de concession par arrêté conjoint du ministre chargé de la voirie nationale et du ministre chargé de l'économie, sous réserve du respect d'un préavis de trois (3) mois dûment signifié au concessionnaire par courrier recommandé avec accusé de réception.

Cet arrêté précise notamment la date de prise d'effet de la résiliation.

Le concessionnaire a alors droit à une indemnisation égale au montant (A) – (B), majoré des coûts de portage entre la date de prise d'effet de la résiliation et la date de paiement de l'indemnité, nette d'une franchise de trois (3) mois :

(A) est calculé par addition des éléments A-1 à A-5 suivants :

A-1 correspond à cent pour cent (100 %) de l'encours réel des financements privés externes, dans la limite de l'encours plafond indiqué dans la chronique figurant dans la partie III de l'annexe 18, au cahier des charges, et des intérêts courus non échus au titre des financements privés externes à la date de prise d'effet de la décision de résiliation.

A-2 correspond à cent pour cent (100 %) des éventuelles pertes justifiées, liées à la rupture des instruments de couverture de taux variable relatifs aux financements privés externes, celles-ci étant calculées au jour de ladite rupture. Dans l'hypothèse où la rupture des instruments de couverture de taux variable relatifs aux des financements privés externes, fait apparaître un gain pour le concessionnaire (calculés au jour de ladite rupture), cette somme est due au concédant par le concessionnaire et celui-ci a l'obligation de le reverser au concédant dès lors que cette somme n'aura pas été directement reversée au concédant par les pourvoyeurs desdits instruments de couverture de taux au titre d'un nantissement de créances consenti par le concessionnaire.

Pour les besoins du présent article 37.3, il est expressément convenu que la rupture des instruments de couverture de taux variable intervient sur l'initiative du concessionnaire au plus tôt à la date de prise d'effet de la résiliation et, à défaut, au plus tard deux (2) jours après la demande en ce sens du concédant.

A-3 correspond aux éventuels coûts justifiés résultant du remboursement anticipé des instruments de crédit à taux fixe et est égal au montant le plus élevé entre :

– zéro ; et

– la différence entre :

a) Le prorata, à la date de prise d'effet de la résiliation, multiplié par la somme de la valeur actualisée, à la date de prise d'effet de la résiliation et au taux d'actualisation taux fixe, de chacune des échéances (principal et intérêts) restant à courir conformément à l'échéancier réel de remboursement du crédit à taux fixe concerné dans la limite de l'échéancier de remboursement plafond figurant à l'annexe 18 ;

b) Le montant en principal des instruments de crédit à taux fixe faisant l'objet du remboursement anticipé.

Le prorata, à la date de prise d'effet de la résiliation est égal :

– au ratio entre le montant en principal des instruments de crédit à taux fixe faisant l'objet du remboursement anticipé et le montant en principal maximum des instruments de crédit à taux fixe, tel que figurant à l'annexe 18, si la date de prise d'effet de la résiliation intervient avant la mise en service de l'autoroute ;

– à un (1) si la date de prise d'effet de la résiliation intervient après la mise en service de l'autoroute.

Le taux actualisation taux fixe est égal au taux swap milieu de fourchette (à la date de calcul de la composante A-3, et correspondant à la maturité et au profil des échéances restant dues) augmenté de cinquante pour cent (50 %) de la marge applicable sur le crédit faisant l'objet d'un remboursement anticipé.

Pour les besoins du présent article 37.3, il est expressément convenu que la rupture des instruments de crédit à taux fixe intervient sur l'initiative du concessionnaire au plus tôt à la date de prise d'effet de la réalisation et, à défaut, au plus tard deux (2) jours après la demande en ce sens du concédant (ci-après « date de rupture »).

Dans l'hypothèse où les coûts réels résultant du remboursement anticipé des instruments de crédit à taux fixe, calculés selon la méthode ci-dessus à la date de rupture, sont inférieurs au montant calculé à la date de prise d'effet de la résiliation, cette différence, dûment justifiée, vient se soustraire au montant de l'indemnité estimée à la date de prise d'effet de la résiliation au titre de l'article 37.3.

Dans l'hypothèse où les coûts réels résultant du remboursement anticipé des instruments de crédit à taux fixe éventuels, calculés selon la méthode ci-dessus à la date de rupture, sont supérieurs au montant calculé à la date de prise d'effet de la résiliation, cette différence, dûment justifiée, vient s'ajouter au montant de l'indemnité estimée à la date de prise d'effet de la résiliation au titre de l'article 37.3.

A-4 correspond au capital restant dû aux actionnaires du concessionnaire et à la perte de rémunération de ce dernier, calculé comme suit :

– **lorsque la résiliation intervient avant mise en service de l'autoroute :**

Cent pour cent (100 %) de l'encours réel des fonds propres, des quasi fonds propres (ou de tout instrument de dette ayant pour objet de les préfinancer).

La perte de profit du concessionnaire, égale à quatre virgule trente-cinq pour cent (4,35 %) des (i) fonds propres et quasi fonds propres ou (ii) des crédits relais fonds propres bénéficiant de la garantie des actionnaires par année écoulée depuis leur versement, ce montant étant diminué de la somme des intérêts versés au titre des éventuels crédits relais fonds propres et des intérêts versés ou capitalisés au titre des éventuels quasi fonds propres depuis l'entrée en vigueur du contrat de concession ;

– **lorsque la résiliation intervient après mise en service de l'autoroute :**

$$(-1) \times \sum_{i=R}^F (1+t)^{(R-i)/365} \times D_i$$

où :

t : taux d'actualisation calculé tel que, en cas de résiliation :

- la première année d'exploitation : $t = \text{TRIo} - 2 \%$;
- la seconde année d'exploitation : $t = \text{TRIo} - 1,5 \%$;
- la troisième année d'exploitation : $t = \text{TRIo} - 1 \%$;
- la quatrième année d'exploitation : $t = \text{TRIo} - 0,5 \%$;
- la cinquième année d'exploitation : $t = \text{TRIo}$;
- au cours des années suivantes : $t = \text{TRIo} * (1 - [(A - B)/B])$,

où :

TRIo : 6,35 % (six virgule trente-cinq pour cent).

A : correspond à la moyenne des produits nets annuels du concessionnaire constatés pendant les cinq (5) années qui auront précédé celle ou le préavis de résiliation est notifiée au concessionnaire.

On entend par produit net annuel, la différence entre :

- (i) d'une part, le total des recettes de la concession exprimées hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA) ;
- (ii) et d'autre part, le total des éléments ci-dessous, exprimés hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA) :
 - les dépenses engagées pour l'exploitation et pour l'entretien ;
 - les dépenses engagées pour le renouvellement des ouvrages et du matériel ;
 - les impôts et taxes ;
 - les mécanismes comptables mis en place par le concessionnaire qui auront permis ou auraient dû permettre de faire face aux obligations futures de gros entretien ou de renouvellement ;
 - le cas échéant, des montants à verser par le concessionnaire au titre de l'article 39.

Ne sont pas compris dans ces dépenses (i) les frais financiers et (ii) les amortissements lorsqu'ils sont étalés sur la durée du contrat de concession.

B : correspond à la moyenne des Pi issus de la chronique définie en annexe 18 du cahier des charges, des cinq (5) années qui auront précédé celle à laquelle le préavis de résiliation est notifié au concessionnaire.

R : date de prise d'effet de la résiliation du contrat de concession par application du présent article 37.3.

F : date correspondant à la date de prise d'effet de la résiliation auquel s'ajoute un nombre jours correspondant à soixante-quinze pour cent (75 %) du nombre de jour restant entre (i) la date de prise d'effet de la résiliation et (ii) le terme normal de la concession soit quarante-huit (48) ans après l'entrée en vigueur du contrat de concession.

i : chaque date à laquelle survient un flux D entre R et F.

Di : montant, pour l'année i, issu de la chronique définie à l'annexe 18 du cahier des charges.

A-5 correspond :

– **lorsque la résiliation intervient avant la mise en service de l'autoroute :**

Aux frais de résiliation anticipée des contrats conclus par le concessionnaire pour les besoins de la conception et la réalisation de l'ouvrage, étant entendu que ces coûts devront être dûment justifiés et seront en tout état de cause plafonnés au total à un virgule quatre pour cent (1,4 %) des sommes restant à devoir par le concessionnaire au titre de ces contrats ;

– **lorsque la résiliation intervient après la mise en service de l'autoroute :**

Aux frais de résiliation anticipée, raisonnablement encourus par le concessionnaire et dûment justifiés par ce dernier, des contrats conclus par le concessionnaire pour les besoins d'exploitation, de maintenance et de renouvellement de l'ouvrage conformément aux dispositions du contrat de concession dans la limite des montants qui résulteraient des clauses indemnitaires desdits contrats telles qu'elles sont reproduites en annexe 26.

(B) est calculé par addition des éléments B-1 et B-2 suivants :

B-1 correspond au montant (i) du solde positif de tous les comptes du concessionnaire, notamment le compte principal de trésorerie et les comptes de réserve destinés au service de la dette ou affectés à la réalisation de l'objet de la concession en ce compris ceux affectés aux charges relatives aux grosses réparations, et, (ii) de tout actif portant intérêts (notamment les immobilisations financières) dans les comptes du concessionnaire, à la date de notification de la décision précitée ;

B-2 correspond au montant des indemnités perçues ou à percevoir par le concessionnaire auprès des organismes d'assurance, assurances souscrites par le concessionnaire ou pour son compte, étant entendu que les indemnités d'assurance à percevoir à compter de la date de prise d'effet de la décision précitée ne seront pas déduites de l'indemnité si, à cette date, l'Etat bénéficie d'une délégation lui permettant d'obtenir leur paiement.

Le versement de l'indemnité intervient au plus tard six (6) mois après la date de prise d'effet de la résiliation du contrat de concession.

37.4. – En cas d'annulation, de résolution ou de résiliation du contrat de concession prononcée par une décision juridictionnelle, faisant suite au recours d'un tiers et à condition que des conclusions tendant à ce qu'il soit sursis à l'exécution de cette décision juridictionnelle aient été définitivement rejetées, le concessionnaire a droit au versement d'une indemnité égale à cent pour cent (100 %) de l'encours réel des fonds propres, des quasi fonds propres (ou de tout instrument de dette ayant pour objet de les préfinancer) et des financements privés externes, dans la limite de l'encours plafond indiqué dans la chronique figurant dans la partie III de l'annexe 18 au cahier des charges, et des intérêts courus non échus au titre des financements privés externes à la date de prise d'effet de l'annulation, de la résolution ou de la résiliation du contrat de concession. Il est déduit de ce montant le solde positif (i) de tous les comptes du concessionnaire, notamment le compte principal de trésorerie et les comptes de réserve destinés au service de la dette ou affectés à la réalisation de l'objet de la concession en ce compris ceux affectés aux charges relatives aux grosses réparations, et (ii) de tout actif portant intérêts (notamment les immobilisations financières) dans les comptes du concessionnaire, à la date de prise d'effet de l'annulation, résolution ou résiliation du contrat de concession prononcée par le juge administratif. Il est également déduit de l'indemnité le montant des indemnités perçues ou à percevoir par le concessionnaire auprès des organismes d'assurance, assurances souscrites par le concessionnaire ou pour son compte, étant entendu que les indemnités d'assurance à percevoir à compter de la date de prise d'effet de l'annulation, de la résolution ou de la résiliation ne seront pas déduites de l'indemnité si, à cette date, l'Etat bénéficie d'une délégation lui permettant d'obtenir leur paiement.

En complément des montants ci-dessus, le concédant verse au concessionnaire une somme égale à cent pour cent (100 %) des éventuelles pertes justifiées, liées à la rupture des instruments de couverture de taux variable relatifs aux financements privés externes, celles-ci étant calculées au jour de ladite rupture. Cette somme est versée par l'Etat au concessionnaire à la date de paiement de l'indemnité susmentionnée. Dans l'hypothèse où la rupture des instruments de couverture de taux variable relatifs aux financements privés externes fait apparaître un gain pour le concessionnaire (calculés au jour de ladite rupture), cette somme est due au concédant par le concessionnaire et celui-ci a l'obligation de le reverser au concédant dès lors que cette somme n'aura pas été directement reversée au concédant par les pourvoyeurs desdits instruments de couverture de taux au titre d'un nantissement de créances consenti par le concessionnaire.

Le versement de l'indemnité intervient au plus tard six (6) mois après la date de prise d'effet de l'annulation, de la résolution ou de la résiliation du contrat de concession.

Dans les plus brefs délais suivant la notification au concessionnaire de la décision juridictionnelle prononçant l'annulation ou la résolution du contrat de concession, le concédant établit :

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

Les programmes mentionnés ci-dessus sont exécutés par le concessionnaire à ses frais, dans un délai fixé par le concédant permettant de s'assurer du bon état d'entretien des biens remis à la date de prise d'effet de l'annulation ou de la résolution du contrat de concession.

Les opérations préalables nécessaires à la remise des biens de la concession donnent lieu à l'établissement de procès-verbaux qui peuvent être assortis de réserves. Ces réserves doivent pouvoir être levées à la date de prise d'effet de l'annulation ou de la résolution du contrat de concession. Il est alors procédé à l'établissement contradictoire du procès-verbal de remise des biens de la concession.

Le concédant peut retenir, s'il y a lieu, sur toute indemnité due au concessionnaire, une somme correspondant au coût des travaux prévus au programme d'entretien et de renouvellement mentionné ci-dessus et non réalisés par le concessionnaire, majorée de vingt pour cent (20 %) de son montant.

La présente clause est réputée divisible du contrat de concession. Conformément au II de l'article 56 de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, la mention des principales caractéristiques des financements à mettre en place pour les besoins de l'exécution de la concession figure à l'Annexe 18.

37.5. – Le concédant est automatiquement subrogé dans les droits du concessionnaire au titre des polices d'assurance et bénéficie d'une délégation lui permettant d'obtenir le paiement des indemnités d'assurance dues mais non encore versées à compter de la date de prise d'effet de la résiliation, ou, pour l'application de l'article 37.4, de l'annulation, de la résolution ou de la résiliation.

Article 38

Retour et reprise des installations en fin de concession

38.1. – Au terme du contrat de concession et sans autre condition, le concédant entre immédiatement et gratuitement en possession des biens de retour. A dater du même jour, tous les produits de la concession lui reviennent.

38.2. – Les biens de reprise peuvent être repris par le concédant à leur valeur nette comptable, déterminée le cas échéant à dire d'expert, et majorée s'il y a lieu de la TVA à reverser au Trésor public déduction faite de la valeur des biens de reprise incluse dans l'indemnité versée au concessionnaire en application de l'article 40 du cahier des charges.

Les stocks et approvisionnements peuvent également être repris par le concédant à leur valeur nette comptable.

38.3. – Les biens remis par le concessionnaire au concédant sont en bon état d'entretien.

Sept (7) ans avant l'expiration de la concession, le concessionnaire propose :

- le programme d'entretien et de renouvellement, comportant un chiffrage détaillé du coût des travaux correspondants pour les cinq (5) dernières années de la concession, qui s'avère nécessaire pour assurer la remise des biens de la concession en bon état d'entretien ;
- le programme des opérations préalables à la remise des biens de la concession au concédant.

Après modifications éventuelles, les programmes mentionnés ci-dessus sont arrêtés par le concédant et sont exécutés par le concessionnaire à ses frais, dans un délai permettant de s'assurer, un (1) an avant la fin de la concession, du bon état d'entretien des biens de la concession.

En cas d'inexécution totale ou partielle desdits programmes dans le délai prévu, le concédant met en demeure le concessionnaire de réaliser le programme de travaux dans un délai déterminé par la mise en demeure. L'inexécution totale ou partielle desdits programmes dans le délai fixé par la mise en demeure entraîne l'appel de la garantie prévue à l'article 31.3 du cahier des charges.

Les opérations préalables nécessaires à la remise des biens de la concession donnent lieu à l'établissement de procès-verbaux qui peuvent être assortis de réserves. Ces réserves doivent pouvoir être levées à la date de l'expiration du contrat de concession. Il est alors procédé à l'établissement contradictoire du procès-verbal de remise des biens de la concession.

Le concédant peut procéder, ou demander au concessionnaire de procéder, à la mise à jour de l'annexe 24 du cahier des charges.

38.4. – Dossier de fin de contrat de concession

Deux (2) ans avant l'expiration de la concession, le concessionnaire remet au concédant un « dossier de fin de contrat de concession » (en deux [2] exemplaires au format papier et numérique) comportant les éléments figurant en annexe 24 au cahier des charges.

Le dossier de fin de contrat a pour objet de :

- décrire la consistance et l'étendue de l'ensemble des ouvrages, équipements, emprises constituant l'autoroute,
- retracer l'historique de la gestion de l'autoroute et de l'exécution du contrat, à la fois sur les plans technique, financier et contractuel, de façon à permettre à un nouveau gestionnaire d'exploiter, de maintenir et d'entretenir l'autoroute sans difficulté particulière à l'issue du contrat de concession.

Le concédant peut demander au concessionnaire de lui fournir toute précision ou toute pièce justificative permettant de compléter et d'analyser le dossier remis.

38.5. – Remise en état en cas de fin anticipée du contrat de concession

En cas de fin anticipée du contrat de concession pour quelque cause que ce soit, les biens de retour et, le cas échéant, les biens de reprise sont remis au concédant dans les conditions de l'article 38.1 et 38.2. Le concessionnaire remet dès que possible le dossier de fin de contrat de concession tel que prévu à l'article 38.4.

Les biens remis par le concessionnaire au concédant sont en bon état d'entretien.

Dans les plus brefs délais suivant la notification au concessionnaire de sa décision de résiliation ou la notification de la décision juridictionnelle prononçant la résiliation du contrat de concession, le concédant établit :

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

Les programmes mentionnés ci-dessus sont exécutés par le concessionnaire à ses frais, dans un délai fixé par le concédant permettant de s'assurer du bon état d'entretien des biens remis à la date de prise d'effet de la résiliation du contrat de concession.

Les opérations préalables nécessaires à la remise des biens de la concession donnent lieu à l'établissement de procès-verbaux qui peuvent être assortis de réserves. Ces réserves doivent pouvoir être levées à la date de prise d'effet de la résiliation du contrat de concession. Il est alors procédé à l'établissement contradictoire du procès-verbal de remise des biens de la concession.

Le concédant peut retenir, s'il y a lieu, sur toute indemnité due au concessionnaire, une somme correspondant au coût des travaux prévus au programme d'entretien et de renouvellement mentionné ci-dessus et non réalisés par le concessionnaire, majorée de vingt pour cent (20 %) de son montant.

Article 38 bis

Reprise des engagements du concessionnaire

Au terme normal ou anticipé de la concession, l'Etat, ou le tiers qu'il a désigné, a la possibilité de se subroger au concessionnaire pour l'exécution des engagements pris par ce dernier pour l'exécution du contrat de concession, sauf en ce qui concerne les contrats portant sur le financement. Le ministre chargé de la voirie nationale peut toutefois exiger du concessionnaire la résiliation à ses frais de tout contrat comportant des engagements anormalement pris.

Le concessionnaire prend toutes les mesures permettant d'assurer la continuité du service public au-delà du terme normal ou anticipé de son contrat. Il facilite notamment l'installation d'un éventuel successeur en lui fournissant toutes informations nécessaires, dans la limite de la préservation du secret en matière industrielle et commerciale et du respect des règles régissant la propriété intellectuelle, industrielle et commerciale.

Le concédant peut également prendre toutes mesures nécessaires pour faciliter le passage progressif de la concession à un nouveau régime d'exploitation ou à un nouveau concessionnaire ou pour assurer la continuité du service public.

Les engagements visés au premier alinéa comportent une clause stipulant que, dans l'hypothèse où l'Etat ou le tiers qu'il a désigné, décide de faire usage de la possibilité mentionnée au premier alinéa, l'engagement repris demeure en vigueur jusqu'au terme d'une période de deux (2) années à compter du terme normal ou anticipé du contrat de concession.

TITRE VII

PÉNALITÉS - MESURES COERCITIVES - DÉCHÉANCE

Article 39

Pénalités - Mesures coercitives

39.1. – Le concédant peut exiger du concessionnaire, après mise en demeure restée infructueuse dans le délai fixé par ladite mise en demeure, le versement d'une pénalité pour tout manquement à ses obligations au titre du contrat de concession.

Cette mise en demeure est adressée par courrier recommandé avec avis de réception. En cas d'urgence, la mise en demeure peut prendre la forme d'un envoi par voie électronique doublé d'un envoi par courrier.

Le délai fixé par la mise en demeure pour permettre au concessionnaire de remédier au manquement, ne peut, sauf cas d'urgence dûment motivé, être inférieur à quinze (15) jours, et tient compte, notamment, de la nature du manquement invoqué et des mesures à prendre pour y remédier.

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

Le montant maximum de la pénalité est, sauf stipulations particulières prévues ci-après aux paragraphes 39.2 à 39.9, de quinze mille (15 000) euros valeur juillet 2017 par jour de retard, actualisé en fonction du niveau de l'index général tous travaux TP01 au quatrième mois précédant la date d'échéance de la mise en demeure considérée.

Le cumul annuel des pénalités dues au titre du paragraphe 39.1 n'excède pas un million cinq cent mille (1 500 000) euros valeur juillet 2017, actualisé de la même façon (dénommé « plafond 1 » pour les besoins de l'application de l'article 40).

Le montant dû par le concessionnaire au concédant à titre de pénalité au titre du présent article 39.1 est versé dans un délai d'un (1) mois à compter de la notification de la pénalité. En cas de retard dans le paiement, le montant de la pénalité sera majoré des intérêts moratoires calculés au taux d'intérêt appliqué par la Banque centrale européenne à ses opérations principales de refinancement les plus récentes, en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir, majoré de huit points de pourcentage, à partir du jour suivant l'expiration des délais susvisés, jusqu'à la date de versement.

39.2. – En cas de non-respect de la date de mise en service de l'autoroute telle que définie à l'article 10.1 du cahier des charges, le concédant peut exiger du concessionnaire le versement, par jour de retard, d'une pénalité journalière d'un montant de :

- quarante mille (40 000) euros pour les cent vingt (120) premiers jours ;
- soixante mille (60 000) euros pour les cent vingt (120) jours suivants ;
- quatre-vingts mille (80 000) euros pour les jours suivants.

39.3. – En cas de retard par rapport à l'une quelconque des dates prévisionnelles des événements-clés (à l'exception de la mise en service de l'autoroute) tels que définis à l'article 10.1 du cahier des charges, le concédant peut exiger du concessionnaire, par jour de retard au-delà de soixante (60) jours, le versement d'une pénalité journalière de trente mille (30 000) euros.

Il est déduit du montant total de pénalité due au titre du retard pour une date clé donnée, le montant cumulé des pénalités journalières dues et versées au titre du présent article 39.3 en raison d'un retard sur une date-clé antérieure.

Cent pour cent (100 %) du montant cumulé des pénalités journalières découlant du présent article 39.3 vient en déduction du montant des pénalités journalières cumulées dues au titre de l'article 39.2 ci-dessus pour ce qui concerne la date de mise en service. Dans le cas où cette différence serait négative, le concédant reverse au concessionnaire le montant de cette différence, sans que celle-ci porte intérêt.

En cas de respect de la date de mise en service de l'autoroute telle que définie à l'article 10.1 du cahier des charges, le concédant reverse au concessionnaire cent pour cent (100 %) du montant cumulé des pénalités journalières découlant du présent article 39.3.

39.4. – Jusqu'à la mise en service de l'autoroute, le concédant peut appliquer une pénalité d'un montant maximal de quarante mille (40 000) euros par manquement, en cas de non-respect des stipulations contractuelles relatives à la conception et à la construction de l'ouvrage. Le montant de la pénalité est fixé en fonction de la gravité du manquement, de son caractère éventuellement répété et des circonstances de l'espèce.

Par dérogation à l'alinéa précédent, les manquements suivants aux stipulations contractuelles font l'objet d'un montant de pénalité spécifique :

- tout non-respect des procédures de contrôle qualité décrites à l'annexe 11 au cahier des charges, la pénalité maximale pour ce motif est de cinquante mille (50 000) euros par manquement ;
- tout écart par rapport à une règle de l'art relative aux dispositions constructives, la pénalité maximale pour ce motif est de cent soixante mille (160 000) euros par manquement ;
- tout écart par rapport à une règle de l'art relative aux dispositions de chantier sous circulation, règles de signalisation et aux prescriptions des dossiers d'exploitation, la pénalité maximale pour ce motif est de quatre-vingt mille (80 000) euros par manquement ;
- le non-respect d'une disposition relative à la protection de l'environnement en phase chantier, qu'elle soit réglementaire ou déduite d'un engagement de l'Etat, la pénalité maximale pour ce motif est de soixante mille (60 000) euros par manquement et peut être augmentée d'une pénalité journalière supplémentaire, jusqu'à correction dudit manquement, d'un montant maximal de trois mille (3000) euros par jour à compter de la notification du manquement ;
- le non-respect des indicateurs relatifs au réemploi des matériaux naturels excavés, la pénalité par manquement est d'un montant de deux cent mille (200 000) euros par an. Cet indicateur est mesuré annuellement ;
- le non-respect de l'engagement, défini à l'article 13.2, de confier à des tiers ou à des petites et moyennes entreprises avant la date effective de mise en service de l'autoroute, la réalisation d'une part des travaux ou des services de la concession. La pénalité est égale à 3 % de l'écart entre l'engagement du concessionnaire et la part effectivement confiée à des tiers ou à des petites et moyennes entreprises pour la période considérée ;
- le non-respect des obligations relatives à l'insertion par l'activité économique prévues à l'article 13.3. La pénalité est égale, par heure d'insertion non réalisée, à un virgule cinq (1,5) fois le SMIC horaire brut en vigueur au moment du constat du manquement.

Lorsque le concédant relève une non-conformité de nature à entraîner l'application d'une pénalité en application de l'article 39.4, il le notifie au concessionnaire par courrier recommandé avec avis de réception précisant la ou les non-conformité(s) reprochée(s) et la ou les pénalité(s) encourue(s). La motivation d'une non-conformité peut être apportée par tout moyen par le concédant et notamment :

- rapport d'un service technique de l'Etat ;

- procès-verbal d'un service de l'Etat en charge d'une mission de police spécifique, indépendamment des éventuelles suites pénales encourues par le concessionnaire ; ou
- attestation de l'Autorité chargée du contrôle.

Le concessionnaire dispose d'un délai fixé par ledit courrier et au minimum de quinze (15) jours à compter de sa réception, pour faire valoir ses observations et présenter les mesures correctrices ainsi que le calendrier de réalisation qu'il s'engage à mettre en œuvre. A compter de la réception des observations du concessionnaire, le concédant dispose d'un délai de deux (2) mois pour :

- ne pas donner suite ;
- réserver l'application de la pénalité, dont le montant aura été le cas échéant adapté, à l'absence de mise en œuvre de mesures correctrices appropriées par le concessionnaire ;
- appliquer la pénalité, dont le montant aura été le cas échéant adapté.

Dans les deux derniers cas, le concédant adresse au concessionnaire un courrier précisant la ou les non-conformité(s) retenue(s), le montant total de pénalités dues ou encourues et, le cas échéant, les mesures à mettre en œuvre et les délais assortis. L'application d'une pénalité n'exempte pas le concessionnaire de la mise en œuvre des mesures correctrices prescrites par le concédant.

39.5. – Le montant cumulé des pénalités dues au titre des articles 39.2, 39.3 et 39.4, net des compensations induites par l'article 39.3, n'excède pas quarante millions (40 000 000) d'euros (dénommé « plafond 2 » pour les besoins de l'application de l'article 40).

Le montant cumulé sur une année calendaire des pénalités dues au titre de l'article 39.6, ne peut excéder quatre cent mille (400 000) euros valeur juillet 2017 actualisé en fonction du niveau de l'index général tous travaux TP01, à la date du dernier indice connu à la notification de la pénalité responsable de l'atteinte du plafond.

Le montant cumulé sur une année calendaire de toutes les pénalités pour manquement aux objectifs de qualité, au titre de l'article 39.7, ne peut pas excéder un montant de trois millions (3 000 000) d'euros valeur juillet 2017 actualisé en fonction du niveau de l'index général tous travaux TP01, à la date du dernier indice connu à la notification de la pénalité responsable de l'atteinte du plafond (dénommé « plafond 3 » pour les besoins de l'application de l'article 40).

39.6. – Avant la mise en service, la pénalité encourue par manquement au titre des contraintes définies à l'article 16.1 du cahier des charges est d'un montant de dix mille (10 000) euros par manquement, valeur juillet 2017.

La pénalité encourue mensuellement pour le non-respect de l'objectif relatif à la gêne en raison de travaux durant les opérations de mise à deux fois deux (2 × 2) voies et au standard autoroutier de la RN 79, défini à l'annexe 8 du cahier des charges est égale au produit de deux cent mille (200 000) euros, valeur juillet 2017 multipliés par l'écart à l'objectif.

Après la mise en service, en cas d'interruption totale ou partielle de l'exploitation de l'autoroute, ou de mise en place de restrictions de la circulation, sur l'initiative du concessionnaire et en méconnaissance des stipulations applicables des articles 14, 15 et 16.2 du cahier des charges, le concédant peut exiger du concessionnaire le versement d'une pénalité d'un montant de quarante mille (40 000) euros, valeur juillet 2017 actualisé en fonction du niveau de l'index général tous travaux TP01, par jour d'interruption (divisible par heures) et par sens de circulation, ou de mise en œuvre des mesures de restrictions calculée à compter de la première heure d'interruption de la circulation ou de la mise en œuvre des mesures de restrictions.

39.7. – Sans préjudice de l'application des stipulations des articles 39.1 et 39.6 ci-dessus, en cas de non-respect par le concessionnaire des objectifs associés aux obligations de qualité de service définis notamment à l'annexe 8 au cahier des charges, le concédant peut exiger du concessionnaire le versement des pénalités visées aux paragraphes 39.7.1 à 39.7.4, et dont le montant est déterminé en fonction de la gravité du manquement, de son caractère éventuellement répété et des circonstances.

39.7.1. – Objectifs de qualité de service portant sur l'exploitation de l'autoroute

Sont mesurés annuellement les indicateurs portant sur (i) la sécurité liée à l'état des ouvrages, (ii) la qualité des aires de repos, (iii) la gêne au péage dès la mise en service de la barrière de péage pleine voie, (iv) la gestion de la viabilité hivernale, (v) le taux d'agrégats réemployés dans les enrobés tel que défini à l'article 13.1 du cahier des charges, (vi) les délais de réponse aux sollicitations écrites des usagers, (vii) les délais de réponse aux demandes de dépannage, (viii) le respect de l'engagement du concessionnaire, tel que défini à l'article 13.2 du cahier des charges, de confier à des tiers ou à des petites et moyennes entreprises après la date effective de mise en service la réalisation d'une part des travaux ou des services de la concession et (ix) le respect de l'obligations relatives à l'insertion par l'activité économique prévues à l'article 13.3 du cahier des charges.

(i) Pour l'indicateur relatif à la sécurité liée à l'état des ouvrages, la pénalité maximale annuelle pour cet indicateur est d'un montant de huit cent mille (800 000) euros, valeur juillet 2017. Un quart de la pénalité annuelle maximale est applicable pour chaque ouvrage n'ayant pas respecté l'objectif.

(ii) Pour l'indicateur relatif à la qualité des aires de repos, la pénalité est d'un montant de cent mille (100 000) euros par an, valeur juillet 2017.

(iii) Pour les indicateurs relatifs à la gêne au péage, la pénalité est d'un montant maximal de cinquante mille (50 000) euros par an, valeur juillet 2017. Un dixième de la pénalité annuelle maximale est applicable dès lors que l'un des objectifs n'est pas atteint. Un dixième supplémentaire de la pénalité annuelle maximale est applicable (i) par tranche de quatre (4) heures de période KO au-delà du seuil défini en annexe 8 (critère 1) ou (ii) par tranche

de deux pour cent (2 %) en deçà d'un des objectifs du critère 2, dans la limite du montant maximal annuel de la pénalité.

(iv) Pour l'indicateur relatif à la viabilité hivernale (verglas sans précipitations, neige), la pénalité est d'un montant maximal de cent mille (100 000) euros par saison de viabilité hivernale, valeur juillet 2017. L'objectif est défini sur la saison de viabilité hivernale, de l'automne de l'année n jusqu'au printemps de l'année n+1. Un tiers de la pénalité maximale s'applique pour chaque événement de situation courante pour lequel le délai de retour n'est pas atteint, en-deçà de l'objectif.

(v) Pour l'indicateur le taux d'agrégats réemployés dans les enrobés, la pénalité par manquement est d'un montant de vingt mille (20 000) euros par point de pourcentage de retard par rapport à l'objectif.

(vi) Pour l'indicateur relatif aux délais de réponse aux sollicitations écrites des usagers, la pénalité est d'un montant maximal de soixante mille (60 000) euros par an, valeur juillet 2017. Un quart de la pénalité maximale est applicable dès lors qu'un des objectifs n'est pas atteint. Un quart supplémentaire de la pénalité maximale est applicable par tranche de un pour cent (1 %) en-deçà de chacun des objectifs non atteint dans la limite du montant maximal de la pénalité.

(vii) Pour l'indicateur de délai de réponse aux demandes de dépannage, le montant de la pénalité par manquement à un des objectifs est de dix mille (10 000) euros par point de pourcentage en-deçà de l'objectif concerné.

(viii) En cas de non-respect par le concessionnaire de son engagement de confier à des tiers ou à des petites et moyennes entreprises après la date effective de mise en service la réalisation d'une part des travaux ou des services de la concession, le concessionnaire est redevable d'une pénalité égale à 3 % de l'écart entre l'engagement du concessionnaire et la part effectivement confiée à des tiers ou à des petites et moyennes entreprises sur la période trisannuelle considérée.

(ix) A compter de la mise en service de l'autoroute, en cas de non-respect par le concessionnaire, de ses obligations relatives à l'insertion par l'activité économique prévues à l'article 13.3, le concessionnaire est redevable d'une pénalité, par heure d'insertion non réalisée, égale à un virgule cinq (1,5) fois le SMIC horaire brut en vigueur au moment du constat du manquement.

Sont mesurés trimestriellement les indicateurs portant sur (i) le délai de retransmission de l'information relative à un événement sur la radio autoroutière et le délai de retransmission de l'information relative à un événement sur le(s) panneau(x) à message variable (PMV) concerné(s), (ii) la surveillance du réseau et (iii) le délai d'intervention sur événement.

(i) Pour les indicateurs relatifs au délai de retransmission de l'information relative à un événement grave sur la radio autoroutière et au délai de retransmission de l'information relative à un événement grave sur le(s) panneau(x) à message variable (PMV) concernés, la pénalité est d'un montant maximal de soixante mille (60 000) euros par trimestre, valeur juillet 2017. Un quart de la pénalité trimestrielle maximale est applicable dès lors que l'objectif n'est pas atteint. Un quart supplémentaire de la pénalité trimestrielle maximale est applicable par tranche de zéro virgule cinq pour cent (0,5 %) en-deçà de chaque objectif non atteint, dans la limite du montant maximum trimestriel de la pénalité.

(ii) Pour les indicateurs relatifs à la surveillance du réseau, la pénalité est d'un montant maximal de soixante mille (60 000) euros par trimestre, valeur juillet 2017. Un quart de la pénalité trimestrielle maximale est applicable dès lors que l'objectif n'est pas atteint. Un quart supplémentaire de la pénalité trimestrielle maximale est applicable par tranche de un pour cent (1 %) en-deçà de l'objectif dans la limite du montant maximum trimestriel de la pénalité.

(iii) Pour l'indicateur relatif aux délais d'intervention sur événement, la pénalité est d'un montant maximal de cent quatre-vingt mille (180 000) euros par trimestre, valeur juillet 2017. Un cinquième de la pénalité trimestrielle maximale est applicable dès lors que l'objectif n'est pas atteint. Un dixième supplémentaire de la pénalité trimestrielle maximale est applicable par tranche de un pour cent (1 %) en deçà de l'objectif dans la limite du montant maximum trimestriel de la pénalité.

Ces montants sont actualisés en fonction du niveau de l'index général tous travaux TP01 à la date du dernier indice connu à la notification de ladite pénalité.

Les résultats sur les indicateurs trimestriels sont fournis pour l'autoroute à partir du premier trimestre d'exploitation plein après la mise en service de l'autoroute. Les pénalités en lien avec ces indicateurs sont applicables à partir des résultats du second trimestre plein suivant cette même date.

Les résultats sur les indicateurs annuels sont fournis à partir de la première année pleine d'exploitation après la mise en service de l'autoroute. Les pénalités en lien avec ces indicateurs sont applicables à partir de la première année d'exploitation pleine de l'ouvrage sauf pour l'engagement de confier à des tiers ou à des petites et moyennes entreprises une part des travaux ou des services de la concession, qui commence à être pénalisé à compter de la troisième année pleine d'exploitation.

Les résultats sur l'indicateur de viabilité hivernale sont fournis dès la première saison de viabilité hivernale suivant la remise de la RN 79. Les pénalités en lien avec ces indicateurs sont applicables dès la première saison pleine de viabilité hivernale suivant la remise de la RN 79.

39.7.2. – Objectifs de qualité de service portant sur la conservation du patrimoine

Sont mesurés annuellement les indicateurs portant sur (i) l'état structurel des chaussées, (ii) l'état de surface des chaussées, (iii) l'état structurel des ouvrages d'art et (iv) la fonctionnalité des ouvrages d'art à compter de la mise en service de l'autoroute.

(i) Pour les indicateurs relatifs à l'état structurel des chaussées ou l'état de surface des chaussées, la pénalité annuelle maximale associée à chaque indicateur est de 1.500.000 (un million cinq cent mille) euros par an, valeur juillet 2017. Un quart de la pénalité annuelle maximale est applicable dès lors qu'un des objectifs (seuil 1 ou seuil 2) n'est pas atteint. Un quart supplémentaire de la pénalité annuelle maximale est applicable par tranche de zéro virgule cinq pour cent (0,5 %) en-deçà de l'objectif, dans la limite du montant maximal annuel de pénalité. Cette pénalité est appliquée si le concessionnaire n'a pas pris les mesures nécessaires à ces manquements dans les six (6) mois suivant la constatation du manquement.

(ii) Pour l'indicateur relatif à l'état structurel des ouvrages d'art, la pénalité est d'un montant maximal de un million cinq cent mille (1 500 000) euros par an, valeur juillet 2017. Un tiers de la pénalité annuelle maximale est applicable pour chaque ouvrage considéré comme en deçà de l'objectif. Cette pénalité est appliquée si le concessionnaire n'a pas pris les mesures nécessaires pour corriger ces manquements dans les six (6) mois suivant la constatation du manquement.

(iii) Pour l'indicateur relatif à la fonctionnalité des ouvrages d'art, la pénalité est d'un montant maximal de un million cinq cent mille (1 500 000) euros par an, valeur juillet 2017. La moitié de la pénalité annuelle maximale est applicable pour chaque ouvrage considéré comme non fonctionnel. Cette pénalité est appliquée si le concessionnaire n'a pas pris les mesures nécessaires pour remédier à ces manquements dans les six (6) mois suivant la constatation du manquement.

39.7.3. – Contrôle des résultats

Les pénalités liées aux indicateurs de performance sont arrêtées par année calendaire (étant précisé que pour la viabilité hivernale, les résultats imputés sur l'année n couvrent la période de viabilité hivernale qui s'étend de l'automne de l'année N au printemps de l'année N+1).

Les montants maximaux mentionnés au présent article 39.7 s'appliquent aux pénalités infligées au titre des manquements commis au cours de l'année calendaire considérée.

Le concessionnaire produit chaque année, dans le compte-rendu d'exécution de la concession mentionné à l'article 33.3 du cahier des charges, les résultats des mesures des indicateurs mesurés annuellement, ainsi que le rappel des résultats des indicateurs trimestriels et des résultats de l'indicateur de viabilité hivernale. Le concessionnaire produit trimestriellement, dans le compte-rendu d'exploitation visé dans les documents mentionnés à l'article 21 du cahier des charges, les résultats des mesures des indicateurs mesurés trimestriellement. Les synthèses périodiques et annuelles transmises au concédant comprennent le détail des opérations conduisant à la détermination de chacun des niveaux de performance atteints, l'ensemble des pièces justificatives, le montant des pénalités qui pourraient être appliquées par le concédant par indicateur et par période ainsi que toutes les informations ou pièces demandées par le concédant relatives aux objectifs de performance.

39.7.4. – Qualité de la mesure des indicateurs et du contrôle externe

Le contrôle du niveau de performance déclaré par le concessionnaire est effectué à l'initiative du concédant, représenté ou assisté par tout tiers de son choix. Ce contrôle peut intervenir à tout moment.

Le coût raisonnable et justifié des interventions des tiers mandatés par le concédant pour réaliser ces contrôles sont réglés directement par le concessionnaire à ces derniers après validation de la prestation par le concédant, dans la limite d'un plafond annuel de cinquante mille (50 000) euros hors taxes, valeur juillet 2017 actualisé annuellement en fonction du niveau de l'index général tous travaux TP01.

Ces contrôles peuvent être réalisés sous la forme de mesures ponctuelles ou d'audit sur les méthodes de mesures ou de calculs mis en œuvre par le concessionnaire. A cette fin, le concessionnaire tient à la disposition du concédant les données brutes, relevés, mesures et calculs ayant permis la construction des indicateurs pour les 3 années précédant l'année en cours d'exploitation. En cas de non mise à disposition de ces données et d'impossibilité d'effectuer un recalcul contradictoire des indicateurs contrôlés, ces derniers seront considérés comme non atteints et feront, le cas échéant, l'objet de l'application de la pénalité maximale les concernant.

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

Le montant de la pénalité supplémentaire est de deux cent mille (200 000) euros valeur juillet 2017 actualisé en fonction du niveau de l'index général tous travaux TP01 à la date du dernier indice connu à la notification de ladite pénalité. Cette pénalité supplémentaire n'est pas prise en compte dans le calcul du plafond annuel mentionné à l'article 39.5 ci-dessus.

Lorsque le concédant corrige les synthèses proposées par le concessionnaire ou rectifie le montant des pénalités de performance, le concédant adresse par courrier recommandé avec accusé de réception au concessionnaire le montant des pénalités de performance envisagées. Le concessionnaire dispose d'un délai fixé par ledit courrier, qui ne peut pas être inférieur à quinze (15) jours à compter de sa réception, pour adresser ses observations au concédant.

Le concédant notifie au concessionnaire le montant des pénalités dues à l'expiration du délai fixé par le courrier mentionné à l'alinéa précédent.

39.8. – En cas de non-respect par le concessionnaire des stipulations résultant des articles 21, 33 ou 38.4 du cahier des charges, le concédant peut exiger du concessionnaire le versement d'une pénalité d'un montant de dix mille (10 000) euros valeur juillet 2017 par jour de retard actualisé en fonction du niveau de l'index général tous travaux TP01 à la date du dernier indice connu à la notification de ladite pénalité.

39.9. – En cas de non-respect par le concessionnaire des obligations résultant des stipulations de l'article 25 du 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 en cause, applicables jusqu'à la prochaine échéance d'augmentation, sont fixés par arrêté conjoint du ministre chargé de la voirie nationale et du ministre chargé de l'économie.

Ces stipulations s'appliquent notamment dans les cas suivants :

- tarifs ayant été mis en application par le concessionnaire sans transmission préalable aux ministres intéressés ;
- tarifs n'ayant pas respecté la procédure de dépôt prévue à l'article 25.7 du cahier des charges ;
- tarifs différents de ceux qui ont été transmis aux ministres intéressés ;
- tarifs ne respectant pas les obligations prévues à l'article 25 du cahier des charges.

39.10. – Aucune mise en demeure n'est requise avant l'application de plein droit des pénalités et mesures coercitives dans les cas visés aux articles 39.2 à 39.8 ci-dessus et, sous réserve des stipulations de l'article 25 du cahier des charges, à l'article 39.9 ci-dessus.

39.11. – Mise en régie

Sans préjudice de l'application des pénalités, le concédant peut, à l'issue d'un délai qu'il fixe dans la mise en demeure adressée au concessionnaire restée infructueuse, se substituer provisoirement au concessionnaire ou lui substituer toute entité de son choix, aux frais et risques du concessionnaire, pour l'exécution des obligations au titre du contrat de concession.

Cette mise en demeure est adressée par courrier recommandé avec accusé de réception. En cas d'urgence, la mise en demeure peut prendre la forme d'un envoi par voie électronique doublé d'un envoi par courrier.

Le délai fixé par la mise en demeure pour permettre au concessionnaire de remédier au manquement, ne peut, sauf cas d'urgence dûment motivé, être inférieur à quinze (15) jours, et tient compte, notamment, de la nature du manquement invoqué et des mesures à prendre pour y remédier.

La mise en régie cesse dès que le concessionnaire est à nouveau en mesure de remplir ses obligations au titre du contrat de concession. A défaut, au terme d'une période de mise en régie de douze (12) mois, le concédant peut résilier le contrat en application de l'article 40.

39.12. – De son initiative ou à la demande du concédant, le concessionnaire étudie la mise en place de tout nouvel indicateur de qualité au titre du présent article 39, notamment afin de tenir compte des avancées techniques et technologiques observées pendant la durée de la concession.

Article 40

Déchéance

40.1. – Le concédant peut prononcer la déchéance du concessionnaire par décret en Conseil d'Etat, si le concessionnaire, sauf cas de force majeure :

a) Est en retard dans la réalisation de l'autoroute dans des proportions telles que la mise en service n'a eu ou ne peut en aucun cas avoir lieu dans les dix-huit (18) mois à compter de la date prévue à l'article 10.1 du cahier des charges, telle que reportée, le cas échéant, en application des articles 10.2 ou 10.3 du cahier des charges ;

b) Interrompt durablement ou de manière répétée, sa mission d'exploitation de l'autoroute ;

c) Ne produit pas ou ne maintient pas, pour leur montant nominal, le cas échéant actualisé, l'une des garanties prévues à l'article 31 du cahier des charges. Par dérogation à l'article 40.5 et à l'article 40.6 ci-dessous, la déchéance est prononcée sans indemnité au bénéfice du concessionnaire en cas de non-respect de l'obligation prévue à l'article 31.3 du cahier des charges ;

d) Atteint l'un quelconque des plafonds 1, 2 ou 3 de pénalités définis à l'article 39 ou le délai prévu à l'article 39.11.

40.2. – Tout autre manquement éventuel du concessionnaire à ses obligations au titre du contrat de concession peut donner lieu à déchéance prononcée par le concédant dans les conditions prévues au présent article dès lors que ce ou ces manquements sont individuellement ou globalement d'une particulière gravité et compromettent la poursuite de la concession dans des conditions normales.

La déchéance peut par ailleurs être prononcée dans les conditions prévues à l'article 40 dès lors que sont méconnues les stipulations de l'annexe 16 au cahier des charges relatives à la composition et à la stabilité de l'actionariat de la société concessionnaire.

40.3. – Lorsque le concédant considère que les motifs de la déchéance sont réunis, après avoir éventuellement mis en œuvre les stipulations de l'article 39, il adresse une mise en demeure au concessionnaire par courrier recommandé avec accusé de réception, avec copie aux représentants mentionnés à l'article 40.4 ci-dessous, de remédier au(x) manquement(s) dans un délai de deux (2) mois à compter de la réception de la mise en demeure. Si, à l'expiration de ce délai, le concessionnaire ne s'est pas conformé à ses obligations, le concédant peut prononcer la déchéance.

A compter de la réception de la mise en demeure, le concessionnaire ne peut procéder à la rémunération de ses actionnaires ou à un amortissement accéléré des financements privés externes sans l'accord préalable et écrit de l'Etat.

40.4. – Au cas où il décide de poursuivre la procédure de déchéance, le concédant en informe, par notification écrite, le concessionnaire et les représentants des établissements financiers créanciers du concessionnaire mentionnés à l'annexe 18 au cahier des charges. Les établissements financiers créanciers du concessionnaire disposent d'un délai de deux (2) mois à compter de cette notification pour proposer, dans le respect de la législation et de la réglementation applicable, une entité substituée pour poursuivre l'exécution du contrat de concession et les modalités, notamment contractuelles, de la substitution.

Si, à l'expiration de ce délai le représentant des créanciers financiers n'a pas proposé une telle entité substituée, ou si le concédant n'a pas donné son accord à la substitution en raison notamment de garanties techniques et financières insuffisantes, le concédant prononce la déchéance du concessionnaire et en fixe la date de prise d'effet sans préjudice de l'application des stipulations de l'article 39 du cahier des charges.

Le concédant prend toutes mesures qu'il estime utiles pour assurer la continuité de l'exploitation jusqu'à la date de prise d'effet de la déchéance.

40.5. – Lorsque la déchéance est prononcée avant la mise en service de l'autoroute, le concédant verse au concessionnaire une indemnité de déchéance correspondant au résultat de (A) – (B), ajusté selon les modalités précisées ci-dessous.

(A) correspond à cent pour cent (100 %) de l'encours réel des financements privés externes, dans la limite de l'encours plafond indiqué dans la chronique figurant en annexe 18 au cahier des charges, et des intérêts courus non échus au titre des financements privés externes, à l'exception de ceux relatifs à un retard imputable au concessionnaire, à la date de prise d'effet de la déchéance.

(B) correspond au montant du préjudice subi par le concédant du fait de la carence du concessionnaire et du prononcé de la déchéance. Ce montant est calculé par addition des éléments B-1 à B-4 suivants :

B-1 ; Préjudice forfaitaire lié au renchérissement du projet et au retard dans la réalisation et la mise en exploitation de l'autoroute : cinquante et un millions quatre cent soixante-treize mille sept cent soixante et onze (51 473 771) ;

B-2 ; Préjudice réel, direct et certain, correspondant aux frais de mise en sécurité du chantier ;

B-3 ; Préjudice réel, direct et certain, correspondant à la mise en conformité des travaux et biens réalisés en méconnaissance des prescriptions techniques ou fonctionnelles du contrat de concession. Ce préjudice comprend, le cas échéant, la destruction ou l'enlèvement desdits travaux et biens à cet effet ainsi que l'enlèvement des travaux et installations provisoires ;

B-4 ; Montant correspondant à toutes sommes restant dues, le cas échéant, au concédant par le concessionnaire à la date de prise d'effet de la déchéance, notamment au titre de l'article 39 et du troisième alinéa de l'article 40.4.

En toute hypothèse, le montant (B), cumulé avec le montant des pénalités appliquées au concessionnaire par le concédant à la date de prise d'effet de la déchéance, ne peut excéder cent vingt-huit millions six cent quatre-vingt-quatre mille quatre cent vingt-huit (128 684 428).

Le montant résultant de (A) – (B) est en outre diminué :

- du montant de (i) du solde positif de tous les comptes du concessionnaire, notamment le compte principal de trésorerie et les comptes de réserve destinés au service de la dette ou affectés à la réalisation de l'objet de la concession en ce compris ceux affectés aux charges relatives aux grosses réparations, et, (ii) de tout actif portant intérêts (notamment les immobilisations financières) dans les comptes du concessionnaire, à la date de notification du prononcé de la déchéance ;
- du montant des indemnités restant à percevoir par le concessionnaire à compter de la date de prise d'effet de la déchéance auprès des organismes d'assurance, assurances souscrites par le concessionnaire ou pour son compte, étant entendu que les indemnités d'assurance à percevoir à compter de la date de prise d'effet de la déchéance ne seront pas déduites de l'indemnité de déchéance si, à cette date, l'Etat bénéficie d'une délégation lui permettant d'obtenir leur paiement.

Le montant de l'indemnité de déchéance est arrêté par le concédant dans un délai maximal de onze (11) mois à compter de la date de prise d'effet de la déchéance.

L'indemnité de déchéance est versée par le concédant dans un délai de trente (30) jours à compter de la date à laquelle son montant a été arrêté. Si le calcul de l'indemnité de déchéance effectué par l'application des stipulations ci-dessus aboutit à une somme négative, cette somme est due et versée par le concessionnaire à l'Etat dans un délai de trente (30) jours à compter de la date à laquelle son montant a été arrêté par le concédant, sous réserve des dispositions de l'article 40.10.

40.6. – Lorsque la déchéance est prononcée après la mise en service de l'autoroute, le concédant verse au concessionnaire une indemnité de déchéance égale à (A) – (B) :

(A) correspond à quatre-vingt pour cent (80 %) de l'encours réel des financements privés externes, dans la limite de l'encours plafond indiqué dans la chronique figurant en annexe 18 au cahier des charges, et des intérêts courus non échus au titre des financements privés externes, à l'exception de ceux relatifs à un retard imputable au concessionnaire, à la date de prise d'effet de la déchéance.

(B) Ce montant est calculé par addition des éléments B-1 à B-3 suivants :

B-1 : du montant de (i) du solde positif de tous les comptes du concessionnaire, notamment le compte principal de trésorerie et les comptes de réserves destinés au service de la dette ou affectés à la réalisation de l'objet de la concession en ce compris ceux affectés aux charges relatives aux grosses réparations, et, (ii) de tout actif portant

intérêts (notamment les immobilisations financières) dans les comptes du concessionnaire, à la date de notification du prononcé de la déchéance ;

B-2 : du montant des indemnités à percevoir par le concessionnaire auprès des organismes d'assurance, assurances souscrites par le concessionnaire ou pour son compte, étant entendu que les indemnités d'assurance à percevoir à compter de la date de prise d'effet de la déchéance ne seront pas déduites de l'indemnité de déchéance si, à cette date, l'Etat bénéficie d'une délégation lui permettant d'obtenir leur paiement ;

B-3 : le préjudice subi par le concédant du fait de la carence du concessionnaire et du prononcé de la déchéance évalué forfaitairement à cent pour cent (100 %) du solde des garanties en vigueur en application de l'article 31 du cahier des charges et couvrant notamment :

- le préjudice lié au renchérissement du projet et au trouble induit par le ou le manquements du concessionnaire compromettant l'exploitation dans de bonnes conditions de l'autoroute ;
- le préjudice correspondant à la mise en conformité des travaux et biens réalisés en méconnaissance des prescriptions techniques ou fonctionnelles du Contrat de concession. Ce préjudice comprend, le cas échéant, la destruction ou l'enlèvement desdits travaux et biens à cet effet ainsi que l'enlèvement des travaux et installations provisoires ;
- le préjudice correspondant à toutes sommes restant dues, le cas échéant, au concédant par le concessionnaire à la date de prise d'effet de la déchéance, notamment au titre de l'article 39.

Le montant de l'indemnité de déchéance est arrêté par le concédant dans un délai maximal de onze (11) mois à compter de la date de prise d'effet de la déchéance.

L'indemnité de déchéance est versée par le concédant dans un délai de trente (30) jours à compter de la date à laquelle son montant a été arrêté. Si le calcul de l'indemnité de déchéance effectué par l'application des stipulations ci-dessus aboutit à une somme négative, cette somme est due et versée par le concessionnaire au concédant dans un délai de trente (30) jours à compter de la date à laquelle son montant a été arrêté par le concédant, sous réserve des dispositions de l'article 40.10.

40.7. – En complément des montants définis aux 40.5 et 40.6 ci-dessus, le concédant verse au concessionnaire une somme égale à cent pour cent (100 %) des éventuelles pertes justifiées, liées à la rupture des instruments de couverture de taux variable relatifs aux financements privés externes, celles-ci étant calculées au jour de ladite rupture. Cette somme est versée par le concédant au concessionnaire à la date de paiement de l'indemnité de déchéance.

Inversement, dans l'hypothèse où la rupture des instruments de couverture de taux variable relatifs aux financements privés externes, fait apparaître un gain pour le concessionnaire (calculés au jour de ladite rupture), cette somme est due au concédant par le concessionnaire et celui-ci a l'obligation de le reverser au concédant dès lors que cette somme n'aura pas été directement versée au concédant par les pourvoyeurs desdits instruments de couverture de taux au titre d'un nantissement de créances consenti par le concessionnaire.

Pour les besoins du présent article 40.7, il est expressément convenu que la rupture des instruments de couverture de taux variable intervient sur l'initiative du concessionnaire au plus tôt à la date d'entrée en vigueur de la déchéance et, à défaut, au plus tard deux (2) jours après la demande en ce sens du concédant.

En outre, les financements privés externes pris en compte sont les financements privés externes tels que prévus à l'annexe 18 au cahier des charges.

40.8. – Le concédant est automatiquement subrogé dans les droits du concessionnaire au titre des polices d'assurance et bénéficie d'une délégation lui permettant d'obtenir le paiement des indemnités d'assurance dues mais non encore versées à compter de la date de prise d'effet de la déchéance.

40.9. – Les conséquences financières, pour le concessionnaire, d'une obligation de reversement de TVA au Trésor public sont neutralisées à son bénéfice.

40.10. – Lorsque le concessionnaire est redevable d'une somme en application des stipulations du présent article 40, il est convenu entre les parties que le concédant appelle l'une ou l'autre des garanties en vigueur en application de l'article 31 du cahier des charges, le montant ainsi appelé en vertu de cette garantie, effectivement versé et non contesté, venant en déduction des sommes dues au concédant.

40.11. – Nonobstant les stipulations des articles 40.5 et 40.6, lorsque la mesure de déchéance résulte d'une carence fautive du concessionnaire dans l'accomplissement de ses obligations au titre de la conception, de la réalisation, de l'entretien, de la maintenance ou du financement de l'autoroute, le concédant peut réduire d'un montant qu'il détermine l'indemnité de déchéance éventuellement due au concessionnaire, sans que ce montant puisse excéder vingt-cinq pour cent (25 %) de l'indemnité de déchéance éventuellement due au concessionnaire en application des stipulations des articles 40.5 et 40.6. Inversement, les sommes éventuellement dues par le concessionnaire à l'Etat sont majorées dans la limite de vingt-cinq pour cent (25 %) de leur montant. La carence fautive du concessionnaire est notamment constituée lorsqu'il ressort des faits que le concessionnaire ou ses cocontractants se sont volontairement abstenus d'éviter la déchéance avec les moyens dont ils disposaient ou auraient dû raisonnablement disposer, ont abandonné ou interrompu durablement l'exécution de la concession, se sont volontairement abstenus de tirer sur les financements privés externes ou n'ont pas mis en œuvre tous les moyens dont ils disposaient ou auraient dû raisonnablement disposer pour pouvoir tirer sur les financements privés externes.

TITRE VIII

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 41

Cession du contrat de concession

Toute cession partielle ou totale du contrat de concession doit faire l'objet d'une autorisation préalable écrite du concédant.

Article 42

[sans objet]

Article 43

Jugement des contestations et droit applicable

Les contestations qui s'élèveraient entre les parties, au sujet du contrat de concession, seront portées devant le tribunal administratif de Paris.

Doivent être rédigés en langue française, être soumis au droit français et relever, en cas de contentieux, de la compétence des juridictions françaises, les contrats conclus, pour les besoins du projet, par la société concessionnaire, ainsi que leurs avenants, dès lors que ces contrats sont susceptibles d'avoir une incidence sur les conditions et modalités de reprise par l'Etat – le cas échéant – de tout ou partie des ouvrages, équipements et installations nécessaires à l'exécution du service public.

En cas de recours à un mode de règlement alternatif des litiges, ces contrats prévoient que l'instance de règlement aura son siège dans l'Union européenne et que la procédure se déroulera en langue française.

Sont notamment concernés les contrats de financement, les contrats industriels ou les contrats d'assurance conclus par le concessionnaire avec ses prestataires directs et remplissant les critères mentionnés ci-dessus. Ces contrats, lorsqu'ils sont conclus avec un ou plusieurs cocontractants étrangers, peuvent comporter, outre la version en français, une ou plusieurs versions en langue étrangère pouvant également faire foi.

Article 44

Confidentialité

44.1. – Les stipulations du présent article s'appliquent sans préjudice des autres stipulations du contrat de concession et des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

44.2. – Le concessionnaire garde confidentiel toute information, tout document et tout rapport de toute nature transmis par le concédant dans le cadre de l'exécution du contrat de concession et durant la procédure ayant précédé sa signature.

44.3. – Nonobstant les stipulations des articles 44.1 et 44.2, le concessionnaire peut divulguer les informations confidentielles susvisées dans les hypothèses suivantes :

- si une disposition législative, réglementaire ou une décision d'une autorité administrative prise en application d'une telle disposition ou encore si une décision rendue par une juridiction l'exigent ;
- si l'information confidentielle en cause est nécessaire à l'exécution par le concessionnaire de ses obligations au titre du contrat de concession, et en particulier aux arrangeurs, agents et prêteurs ainsi qu'à leurs conseils, à condition toutefois que le tiers à qui le concessionnaire envisage de divulguer l'information confidentielle soit lui-même légalement tenu au respect de la confidentialité ou accepte de signer un accord de confidentialité qui satisfasse raisonnablement le concédant qui doit au préalable donner son accord avant toute communication ;
- si, pour l'information confidentielle en cause, le concessionnaire est expressément déchargé de son obligation de confidentialité par le concédant.

44.4. – Le concessionnaire demeure soumis au respect de la présente obligation de confidentialité pendant cinq (5) années à compter du terme normal ou anticipé du contrat de concession. Au terme normal ou anticipé du contrat de concession, le concessionnaire doit au libre choix du concédant, restituer au concédant l'ensemble des documents communiqués ou détruire ces documents.

Article 45

Propriété intellectuelle

L'exécution du contrat de concession par le concessionnaire implique la réalisation, de sa part ou de celle de ses prestataires, de dessins, maquettes, études techniques, bases de données, logiciels, notes, modélisations, travaux de recherches, analyses ou tout autre type de créations ou œuvres susceptibles d'être protégées au titre du droit d'auteur (ci-après les « créations »).

Il est ainsi convenu que les créations issues de l'exécution du contrat de concession par le concessionnaire et sur tous types de support que ce soit, pourront être librement utilisées et exploitées par l'Etat avec la possibilité de concéder des sous-licences d'utilisation à des tiers sans qu'il soit nécessaire pour l'Etat d'obtenir une quelconque autorisation ou approbation préalable du concessionnaire.

Le concessionnaire autorise donc l'Etat, ou toute autre personne que l'Etat désignerait ou déciderait de se substituer, à utiliser et exploiter, au fur et à mesure de leur réalisation ou de leur mise à jour les créations ainsi que l'ensemble des droits de propriété intellectuelle (droits d'auteur, droit de propriété industrielle) afférents aux créations et ce, dans le monde entier et pendant toute la durée légale de la protection des droits d'auteur et toute prorogation éventuelle de cette durée en application des législations françaises et étrangères.

Il est précisé que ce droit d'usage et d'exploitation des créations et des droits de propriété intellectuelle afférents aux créations a un caractère définitif et ne sera pas affecté par une éventuelle résiliation du contrat de concession qu'elle qu'en soit la cause.

Ce droit d'usage et d'exploitation emporte le droit pour l'Etat, ou toute autre personne que l'Etat désignerait ou déciderait de se substituer, d'exploiter les créations, en tout ou partie, sous quelque forme et quelque manière que ce soit, sans aucune limitation quant à l'objet ou le but de l'usage, sous réserve du respect du secret industriel et commercial du concessionnaire.

En outre, il est convenu entre les parties que le concessionnaire pourra concéder des licences d'utilisation sur les créations à des tiers. La mise en œuvre de cette disposition sera soumise à information préalable et écrite de l'Etat.

Le concessionnaire déclare qu'il est libre de conclure la présente autorisation au bénéfice de l'Etat et qu'aucun engagement pris vis-à-vis de ses salariés ou de tiers ne vient l'interdire. Il garantit à l'Etat qu'il a la pleine propriété de tous les droits sur les créations en application de la présente clause et garantit l'Etat contre toutes réclamations émanant de tout tiers (en ce compris les salariés) en relation avec l'usage des créations.

Le concessionnaire s'engage à effectuer, participer et faire toutes démarches pour que l'Etat puisse faire régulièrement valoir ses droits sur les créations ou autres droits de propriété intellectuelle qui pourraient en découler, en particulier leur protection à l'étranger.

Le concessionnaire s'engage à signer, à la demande de l'Etat, tous documents nécessaires à l'établissement ou à la protection de ces droits. Cette obligation perdurera même après même après la fin du contrat de concession et ce, quelle qu'en soit la cause.

Dans le cas où un tiers se livrerait à des actes illicites portant atteinte aux créations, et en particulier à des actes de contrefaçon, la partie qui aura connaissance de ces actes s'engage à informer sans délai l'autre partie par écrit, en lui indiquant le nom du tiers, la nature et les circonstances des actes incriminés et en lui transmettant la documentation s'y rapportant.

Le concessionnaire pourra, à sa seule discrétion et s'il le juge opportun, engager à ses frais, toutes actions ou procédures qu'il estime nécessaires pour prévenir ou faire interdire de tels actes illicites.

Article 46

Election de domicile et échanges

Pour l'exécution du contrat de concession, les parties font election de domicile aux adresses précisées en préambule de la convention de concession de l'autoroute. Toute modification de celles-ci doit être notifiée à l'autre partie par courrier recommandé avec accusé de réception dans les meilleurs délais.

Toute notification entre les parties doit être faite par écrit aux adresses mentionnées ci-dessus :

- par courrier ordinaire ou électronique pour les communications simples ;
- par courrier recommandé avec accusé de réception, notamment lorsque le contrat de concession l'exige.

Sauf lorsqu'il en est stipulé autrement, la communication de documents de la part du concessionnaire s'effectue sous format numérique reproductible et exploitable et sous format PDF ou équivalent.

Il est fait application, pour le décompte des délais, des dispositions du règlement (CEE, EURATOM) n° 1182/71 du 3 juin 1971. Ainsi, lorsqu'un délai exprimé en jours expire un samedi, un dimanche, un jour férié ou le lundi de Pentecôte, ce délai est reporté au premier jour ouvrable suivant.

Sauf stipulation contraire, le mot « jour » désigne un jour calendaire.

Article 47

Annexes

Annexe 1 : Plan de situation

Annexe 2 : Tracé

Annexe 3 : Profil en long

Annexe 4 : Profils en travers

Annexe 5 : Systèmes d'échanges et limites de concession

Annexe 6 : Système de péage

Annexe 7 : Aires annexes

Annexe 8 : Centres d'entretien et d'exploitation, réseau d'appel d'urgence, radio autoroutière, paramètres de l'exploitation, objectifs de qualité de service, information en temps réel des usagers et données événementielles liées à la sécurité routière

Annexe 9 : Rétablissements de communications

Annexe 10 : Instructions applicables au projet et à sa réalisation

Annexe 11 : Maîtrise de la qualité

Annexe 12 : Impact environnemental et intégration du projet dans son environnement

Annexe 13 : Etudes, terrains, ouvrages, sections et travaux remis au concessionnaire

Annexe 14 : Dossier des engagements de l'Etat

Annexe 15 : Calendrier prévisionnel de réalisation de l'autoroute

Annexe 16 : Composition et stabilité de l'actionnariat de la société concessionnaire

Annexe 17 : Liste des entreprises qui se sont groupées pour l'obtention de la concession

Annexe 18 : Financement et flux financiers

Annexe 19 : Modèles

Annexe 20 : Stratégie, modalités et calendrier de renouvellement, d'entretien et de maintenance de l'autoroute

Annexe 21 : sans objet

Annexe 22 : Politique tarifaire

Annexe 23 : Assurances

Annexe 24 : Composition du dossier de fin de contrat de concession

Annexe 25 : Politique sociale et intégration des agents d'exploitation de l'Etat

Annexe 26 : Clauses indemnitaires des sous contrats

Les pièces susmentionnées annexées au cahier des charges sont consultables, dans le respect des secrets protégés par la loi, au ministère de la transition écologique et solidaire, tour Séquoia, La Défense.