

**Convention passée entre l'État et la Société
concessionnaire de l'autoroute du
contournement Ouest de Strasbourg
pour la concession de la conception, du
financement, de la construction, de
l'exploitation, de l'entretien, et de la
maintenance de l'autoroute de contournement
ouest de Strasbourg (A355)**

Texte consolidé au 1 février 2016

Avertissement

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

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

Pour ce qui concerne la société concessionnaire de l'autoroute du contournement Ouest de Strasbourg, le décret approuvant la convention de concession initiale et le cahier des charges annexé est listé ci-après, accompagné d'un lien permettant leur accès direct sur le site Legifrance.

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

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

Ces pièces sont consultables sur rendez-vous sollicité par l'intéressé à l'adresse suivante : ppproutiers@developpement-durable.gouv.fr

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

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

* * *

Décret n° 2016-72 du 29 janvier 2016 approuvant la convention de concession passée entre l'Etat et la société concessionnaire de l'autoroute de contournement ouest de Strasbourg pour le financement, la conception, la construction, l'entretien, l'exploitation et la maintenance de l'autoroute A 355, autoroute de contournement ouest de Strasbourg, ainsi que le cahier des charges annexé à cette convention

<http://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2016/1/29/2016-72/jo/texte>

CONVENTION DE CONCESSION

DE L'AUTOROUTE DE CONTOURNEMENT OUEST DE STRASBOURG (A355)

Entre l'Etat,

représenté par la ministre de l'écologie, du développement durable, et de l'énergie et désigné dans le présent document et dans le cahier des charges y annexé par « le concédant », d'une part,

Et la Société Concessionnaire de l'Autoroute du Contournement Ouest de Strasbourg,

société par actions simplifiée au capital de 15 000 euros, dont le siège social est situé au 1, rue Lisbonne, 67300 SCHILTIGHEIM, immatriculée sous le numéro 753277995 au Registre du Commerce et des Sociétés de Strasbourg, représenté par Marc BOURON agissant en qualité de Président, 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 1er

Dans les conditions définies par la présente convention et le cahier des charges annexé, l'Etat concède à la Société Concessionnaire de l'Autoroute du Contournement Ouest de Strasbourg, qui accepte la conception, le financement, la construction, l'exploitation, l'entretien, et la maintenance de l'autoroute de contournement ouest de Strasbourg (A355) et de ses annexes.

Article 2

Le concessionnaire s'engage à concevoir, financer, construire, exploiter, entretenir 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 de concession.

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 et d'impression de la présente convention et du cahier des charges annexé sont à la charge du concessionnaire.

CAHIER DES CHARGES

TITRE I^{ER} : OBJET, NATURE ET CARACTERISTIQUES DE LA CONCESSION	8
Article 1 ^{er} : Objet de la concession	8
Article 2 : Assiette de la concession	8
Article 3 : Caractéristiques générales de l'autoroute	9
Article 4 : Caractéristiques techniques de l'ouvrage - Etablissement et approbation des projets	10
TITRE II : CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE	13
Article 5 : Remise par l'Etat des études et terrains	13
Article 6 : Droits conférés et obligations imposées au concessionnaire	13
Article 7 : Exécution des travaux	15
Article 8 : Contrôle de l'exécution des travaux	15
Article 9 : Procédure préalable à la mise en service de l'autoroute	16
Article 10 : Date de mise en service de l'autoroute	17
Article 11 : Modifications de l'autoroute	18
Article 12 : Délimitation des emprises	18
TITRE III : DEVELOPPEMENT DURABLE.....	19
Article 13 : Respect des enjeux environnementaux, sociaux et économiques	19
TITRE IV : EXPLOITATION DE L'AUTOROUTE.....	25
Article 14 : Exploitation, entretien et maintenance de l'autoroute	25
Article 15 : Règlements d'exploitation, mesures de police et gestion du trafic	26
Article 16 : Interruptions et restrictions de la circulation	27
Article 17 : Obligations relatives aux services publics	28
Article 18 : Publicité	28
Article 19 : Agents et préposés du concessionnaire	28
Article 20 : Ecoute des usagers et réclamations	29
Article 21 : Diffusion de l'information relative à l'exploitation de l'autoroute	29
Article 22 : Exploitation des installations annexes	29
TITRE V : REGIME FINANCIER DE LA CONCESSION	31
Article 23 : Règles générales relatives au financement	31

Article 24 : Concours publics	33
Article 25 : Tarifs de péages	35
Article 26 : Publicité des tarifs.....	42
Article 27 : Application des péages.....	42
Article 28 : Perception des péages.....	43
Article 29 : Durée de la concession	43
Article 30 : Partage des fruits de la concession	45
Article 31 : Garanties	46
Article 32 : Impôts et taxes.....	49
TITRE VI : DISPOSITIONS GENERALES	50
Article 33 : Comptes rendus d'exécution de la concession	50
Article 34 : Contrôle.....	53
Article 35 : Faits nouveaux	54
Article 36 : Force majeure	54
Article 37 : Résiliation.....	55
Article 38 : Retour et reprise des installations en fin de concession	56
TITRE VII : PENALITES - MESURES COERCITIVES – DECHEANCE	58
Article 39 : Pénalités - Mesures coercitives	58
Article 40 : Déchéance	64
TITRE VIII : DISPOSITIONS DIVERSES	70
Article 41 : Cession du contrat de concession	70
Article 42 : Cession de créances et sûretés.....	70
Article 43 : Jugement des contestations	70
Article 44 : Frais de publication au <i>Journal officiel</i> et d'impression.....	70
Article 45 : Annexes.....	70

TITRE I^{ER} : OBJET, NATURE ET CARACTERISTIQUES 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 construction, de l'exploitation, de l'entretien et de la maintenance de l'autoroute de contournement Ouest de Strasbourg, en ce compris son financement.

L'autoroute de contournement Ouest de Strasbourg (ci-après « l'autoroute ») est concédée, dans les conditions du contrat de concession, aux risques et périls du concessionnaire.

L'offre technique du concessionnaire, la Société Concessionnaire de l'Autoroute du Contournement Ouest de Strasbourg, peut 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 rencontré à partir de l'autoroute.

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

- des raccordements de l'autoroute aux autoroutes A4, A35 et A352 existantes ;
- des diffuseurs vers les voies raccordées.

L'échangeur A4/A35/A352 est partiellement réalisé par SANEF en application d'un avenant à son contrat de concession conformément aux stipulations de l'annexe 5.

2.2 – 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, 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, réalisés ou acquis par le concessionnaire 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.

Ces biens 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 qui, sans être 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 tant que le concédant n'a pas usé de son droit de reprise.

2.3.3 – Les biens propres

Les biens propres se composent, de manière résiduelle, de biens du concessionnaire qui demeurent en tout état de cause sa propriété.

Ces biens appartiennent au concessionnaire pendant toute la durée et à l'issue de la concession.

2.3.4 – Dans le délai de 24 (vingt quatre) 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 5 (cinq) ans et enfin 1 (un) an avant l'établissement du programme d'entretien et de renouvellement prévu à l'article 38.3 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 24 kilomètres.

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

L'autoroute comporte 2 x 2 voies de circulation séparées par un terre plein central et dotée de bandes d'arrêt d'urgence de part et d'autre sur la totalité de la section.

En section courante, la plate-forme autoroutière se décompose en deux chaussées de 7 mètres (comportant chacune deux voies de 3,50 mètres), un terre-plein central de 3 mètres et deux accotements de 4 mètres de largeur comprenant une bande d'arrêt d'urgence de 3 mètres ainsi

qu'une berme de 1 mètre.

L'autoroute est en conformité avec la catégorie L2 de l'instruction sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison 2000 (ICTAAL 2000 - circulaire n°2000 – 87 du 12 décembre 2000 et son instruction d'application). Les caractéristiques de l'autoroute sont compatibles avec une vitesse de référence de 110 km/h.

3.3 – L'autoroute et ses bretelles d'accès 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.

3.4 – L'autoroute comporte les points d'échanges suivants :

- un nœud autoroutier avec l'A4 et l'A35, implanté à Vendenheim ;
- un diffuseur avec la RN4, implanté sur les communes d'Ittenheim et Oberschaeffolheim ;
- un diffuseur avec la RD111 et 221, implanté à Duttlenheim ;
- un nœud autoroutier avec l'A352 et l'A35, implanté sur les communes de Duttlenheim et Duppigheim.

La localisation et le type d'échangeurs sont précisés à l'annexe 5 au cahier des charges.

L'autoroute comporte les aires de service dont la localisation est précisée à l'annexe 7 du cahier des charges.

3.5 – Le concessionnaire réalise et aménage tous les ouvrages de raccordement tels que prévus à l'annexe 5 au 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 gestionnaires des voies concernées des conventions qui précisent notamment les conditions de réalisation et de remise de ces ouvrages ainsi que la répartition des charges d'entretien. Ces conventions, qui devront être signées au plus tard 1 (un) an après la mise en service de l'autoroute, seront établies conformément aux principes de la directive du 2 mai 1974 *relative à la remise d'ouvrages aux collectivités*.

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

4.1 – Les annexes énumérées à l'article 45 du cahier des charges complètent les dispositions d'ensemble applicables à l'autoroute. Elles fixent les caractéristiques principales de l'avant-projet, des avant-projets d'ouvrage d'art et des projets d'exécution établis par le concessionnaire.

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.

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 visée à l'annexe 10 au cahier des charges.

Sans préjudice des autres droits d'évocation qui pourraient s'avérer nécessaires, les EPOA de la tranchée couverte de Vendenheim et du viaduc de la Bruche ainsi que les APA des nœuds autoroutiers A4 / A35 / A355, A352 / A35 / A355 et diffuseur avec la RN4 sont soumis à l'approbation du ministre chargé de la voirie nationale.

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 (APA, EPOA, APOA et projets d'exécution) sont établis selon les normes et instructions applicables et leurs modifications, dont une illustration figure de manière indicative et non exhaustive à l'annexe 10 au cahier des charges que le concessionnaire s'engage à respecter. 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 au cahier des charges.

4.4 – Le concessionnaire est responsable des mises au point de détail relatives au tracé de l'autoroute défini par les annexes 2 à 9 au 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 peut décider de procéder à cet audit ou de le faire réaliser aux frais du concessionnaire.

4.6 – Le dispositif de péage de l'autoroute doit notamment satisfaire aux prescriptions de l'annexe 6 au 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 paragraphes 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 paragraphes 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 et/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 et terrains

5.1 – Le concédant remet en temps utile au concessionnaire les terrains dont il dispose, ainsi que les études, qu'il a réalisées, 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, la consistance des études 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.

5.2 – Le concessionnaire accepte les emprises remises 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.

5.3 – Les biens visés au paragraphe 5.1 ci-dessus figurent à l'inventaire prévu à l'article 2.3.4 du cahier des charges.

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, de construction, d'exploitation, d'entretien et de maintenance de l'autoroute, y compris concernant les études, terrains, ouvrages, installations et travaux 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 pendant la durée du contrat de concession.

6.2 – A compter de la date d'entrée en vigueur du contrat de concession, le concessionnaire se substitue à l'Etat dans les contrats en cours et toutes les procédures relatives à la conception et à la construction 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 Alsace 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 associée...). Il assume seul les frais et risques correspondants.

6.5 – Le concessionnaire est responsable de toutes les démarches en vue de permettre aux autorités compétentes de délivrer en temps utile les autorisations relatives à la concession et, par conséquent, assume seul les risques 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 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 au cahier des charges.

6.7 – Si le concessionnaire estime que la prorogation de la déclaration d'utilité publique objet du décret du 23 janvier 2008 est nécessaire, il en fait la demande à l'Etat au plus tard douze (12) mois avant l'expiration de cette dernière. Si le concessionnaire formule une telle demande, l'Etat s'engage à proroger en temps utile et pour une durée strictement indispensable à la réalisation de l'autoroute, la déclaration d'utilité publique objet du décret du 23 janvier 2008.

Le concessionnaire est responsable des éventuelles autres procédures 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 d'exploitation 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.

Le concessionnaire établit, 3 (trois) à 5 (cinq) 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 1 (un) 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 conception, de la réalisation des travaux, de l'existence, de l'exploitation, de l'entretien, de la maintenance ou du financement de l'autoroute.

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.

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 respecte la législation et la réglementation en vigueur en matière de passation de contrats.

7.3 – 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.

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 24 du cahier des charges et à la date de mise en service de l'autoroute. Ces calendriers prévisionnels sont accompagnés 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. La transmission du premier calendrier intervient 1 (un) mois après la date d'entrée en vigueur du contrat de concession.

Le concessionnaire informe sans délai l'Autorité chargée du contrôle de tout évènement susceptible d'affecter de manière notable la réalisation ou le bon fonctionnement des ouvrages. Il l'informe également sans délai de tout évènement 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 et des travaux. 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 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, compte-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 la mise en service de l'autoroute

9.1 – Avant la 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 2 (deux) 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.

L'Autorité chargée du contrôle procède, en outre, dans les 15 (quinze) 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 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.

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 visites 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'un procès-verbal de l'Autorité chargée du contrôle.

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 3 (trois) exemplaires, dont un sous forme reproductible (fichier informatique) et le tient à disposition du concédant. Le concédant peut demander tous compléments ou précisions.

Article 10 : Date de mise en service de l'autoroute

10.1 – La mise en service de l'autoroute intervient au plus tard **56 (cinquante-six)** mois après l'entrée en vigueur du contrat de concession.

10.2 – En cas de retard dans le déroulement des procédures, études et travaux pour une cause extérieure au concessionnaire et totalement hors de son contrôle, la date mentionnée à l'article 10.1 ci-dessus est reportée 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.

Le retard dans la mise en service des ouvrages de l'échangeur A4/A35/A355 dont la réalisation est confiée à SANEF par rapport à la date **mentionnée à l'article 10.1 ci-dessus** constitue une cause extérieure au concessionnaire et totalement hors de son contrôle si toutes les conditions suivantes sont remplies :

1. le retard dans la mise en service des ouvrages de l'échangeur A4/A35/A355 n'a pas été principalement causé par un fait imputable au concessionnaire de l'autoroute ;
2. le concessionnaire de l'autoroute a mis en œuvre tous les moyens qui étaient ou auraient dû raisonnablement être à sa disposition pour faire face à ce retard, notamment dans l'ordonnancement et l'organisation des travaux ;

Lorsqu'il constitue une cause extérieure au concessionnaire et totalement hors de son contrôle, le retard dans la mise en service des ouvrages de l'échangeur A4/A35/A355 ouvre droit pour le concessionnaire, en fonction du partage éventuel de responsabilités et de la matérialité du préjudice du concessionnaire, au report de la date mentionnée à l'article 10.1, à une indemnité d'un montant maximal journalier de 85 000 (quatre vingt cinq mille) euros valeur 26 juin 2015 et indexée au coefficient TP01 et à un report de la date de fin de la concession dans les conditions définies à l'article 29.1. La durée du report de la date mentionnée à l'article 10.1 et le montant de l'indemnité précitée sont fixés par le concédant, le concessionnaire entendu.

10.3 – Dans l'hypothèse d'une annulation d'un décret prorogeant les effets de la déclaration d'utilité publique, la date mentionnée à l'article 10.1 ci-dessus peut être reportée 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 24 (vingt-quatre) mois qui suivent la mise en service de l'autoroute, 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 peut ensuite aliéner les terrains situés en dehors de ces limites, sous réserve des droits des propriétaires expropriés.

TITRE III : DEVELOPPEMENT DURABLE

Article 13 : Respect des 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 « Impact environnemental et intégration du projet dans son environnement » et 14 « dossier des engagements de l'Etat » 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 ;
- le concessionnaire accorde une attention particulière à l'intégration paysagère des ouvrages, de leurs abords et des installations annexes. Il veille 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. En particulier, un concours architectural et paysager est organisé par le concessionnaire sur le viaduc et l'aménagement de l'entrée de la brèche de la Bruche. L'Etat et les communes concernées (Kolbsheim et Ernolsheim) sont associés à l'organisation du concours et à la sélection du projet retenu. La solution lauréate sert de base à l'élaboration de l'EPOA et de l'APOA prévus à l'article 4 du cahier des charges.
- 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. la mise en œuvre, en ce qui le concerne, du Plan National d'Action pour la protection du grand hamster d'Alsace (*cricketus cricketus*).

Le concessionnaire présente la mise en œuvre de ces engagements devant le comité de suivi des engagements de l'Etat, mis en place et présidé par le préfet de la région Alsace.

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 concerta 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 « 1 (un) % Paysage et Développement » sur le réseau routier national, conformément aux dispositions de la circulaire du 31 mars 2005. La participation du concessionnaire est plafonnée à 500.000 (cinq cent mille) d'euros courants.

Cinq ans après la mise en service de l'autoroute, le concessionnaire réalise un bilan de la politique du « 1 (un) % Paysage et Développement ». Le reliquat non utilisé de la participation prévue du concessionnaire est affecté au remboursement des concours publics versés en application de l'article 24 du cahier des charges.

Le concessionnaire établit sous sa responsabilité le dossier d'avant-projet autoroutier (APA) dans les conditions prévues par l'article 4.2 du cahier des charges. En application de la circulaire n°87-88 du 27 octobre 1987 modifiée relative à la construction et l'aménagement des autoroutes concédées, ce dossier contient un sous-dossier thématique sur l'environnement.

Le concessionnaire désigne un responsable du respect de l'environnement au plus tard un 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 chaque année un bilan de type Bilan Carbone ® de l'ADEME : d'une part, au titre des 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.) ; d'autre part, 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) 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, ...) 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 ;
- la diminution des volumes de déchets générés par l'exploitation de la concession et l'augmentation de la part recyclée de ces déchets.

Le concessionnaire respecte un objectif minimum de réemploi de 80 (quatre-vingt) % des matériaux naturels excavés. S'il utilise des enrobés en phase d'exploitation, ceux-ci contiennent au moins 30 (trente) % d'agrégats réemployés pour les chantiers comportant un fraisage des couches existantes.

Les matériaux non réemployés sont, dans la mesure du possible, recyclés ou valorisés. En cas de déficit en matériaux du chantier, le concessionnaire recherche prioritairement :

- 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 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 Basse Consommation » (BBC), voire 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 Fillon du 3 décembre 2008 : « exemplarité de l'Etat au regard du

développement durable dans le fonctionnement de ses service et de ses établissements publics » ou de tout autre texte ultérieur ayant le même objet.

Dans les conditions prévues à l'article 25.6.3 du cahier des charges et afin de promouvoir l'usage de véhicules propres par les usagers de l'autoroute, les tarifs applicables aux véhicules lourds pourront être modulés en fonction des classes d'émission EURO.

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.

Le concessionnaire est en charge de la définition et de la mise en place de la signalisation d'animation, dispositif qui permet de rompre la monotonie du trajet et participe à la lutte contre l'hypovigilance du conducteur. Le concessionnaire mène les concertations avec les collectivités locales, et met en place ces panneaux le long du parcours.

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 5 (cinq) 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 des travaux pour un montant de : **250 126 060 (deux cent cinquante millions cent vingt-six mille soixante) euros hors taxes valeur 26 juin 2015** correspondant au minimum à 30 (trente) % de la valeur globale des travaux dont il a la charge, y compris les éventuels investissements complémentaires sur autoroute en service (ICAS) et les travaux d'entretien-maintenance.

Le montant des travaux confiés à des tiers se décompose, à titre prévisionnel comme suit :

- pendant la phase de conception-construction : 151 960 000 (cent cinquante et un millions neuf cent soixante mille) euros hors taxes
- Pendant la phase d'exploitation-maintenance : 28 699 963 (vingt-huit millions six cent quatre-vingt-dix-neuf mille neuf cent soixante-trois) euros hors taxes
- Investissements complémentaires sur autoroute en service (ICAS) : 69 466 097 (soixante-neuf millions quatre cent soixante-six mille quatre-vingt-dix-sept) euros hors taxes

Ne sont pas considérés comme tierces, au sens d'alinéa précédent, les entreprises qui se sont groupées pour l'obtention de la concession et les entreprises qui leur sont liées. La liste de ces entreprises figure en annexe 17 au cahier des charges.

Le calendrier prévisionnel de la conclusion par le concessionnaire des contrats de travaux avec des tiers pendant la concession figure en annexes 15 et 20 au cahier des charges.

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 handicapées, 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 à l'emploi de personnes rencontrant des difficultés sociales ou professionnelles particulières **7,5 (sept virgule cinq) %** du volume horaire total de main d'œuvre nécessaire à l'exécution des travaux dont il a la charge.

En phase d'exploitation, le concessionnaire réserve à l'emploi de personnes rencontrant des difficultés sociales ou professionnelles particulières **6 (six) %** du volume horaire total de main d'œuvre, apprécié sur une base annuelle.

Pour l'exécution des obligations figurant au présent article, constituent des personnes rencontrant des difficultés sociales ou professionnelles particulières :

- les demandeurs d'emploi de longue durée (plus de 12 mois d'inscription à Pôle Emploi) ;
- les demandeurs d'emploi allocataires du revenu de solidarité active ou ayants-droit ;
- les bénéficiaires de l'allocation spécifique de solidarité (ASS), de l'allocation d'insertion (AI), de l'allocation adulte handicapé (AAH), de l'allocation d'invalidité ;
- les jeunes de niveau infra V, c'est-à-dire le niveau inférieur au CAP/BEP, de moins de 26 ans sortis du système scolaire sans qualification ;
- les personnes prises en charge dans le dispositif d'insertion par l'activité économique (IAE) ;
- les personnes employées dans les groupements d'employeurs pour l'insertion et la qualification (GEIQ) et dans les associations poursuivant le même objet.

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 fixe des orientations et arrête des plans d'actions :

- en faveur de la sécurité des agents et plus généralement de tout intervenant mandaté par ses soins en termes de formation, méthodes d'intervention et contrôle.
- visant à une gestion du personnel favorable à la réduction de l'emploi précaire, à l'accompagnement des carrières au vu des évolutions des métiers, à la lutte contre les inégalités.

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 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

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 l'autoroute conformément à la réglementation et aux instructions en matière d'exploitation de la route.

Le niveau d'exploitation sur l'autoroute est défini 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 ; et
- 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 et selon le calendrier prévisionnel fixés à l'annexe 20 au cahier des charges, adapté 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 ans pour le dépannage des véhicules légers et au plus sept 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 A355, qui diffusera, 24 heures sur 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 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.

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, 2 (deux) 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, les centres régionaux d’information et de coordination routière (CRICR) et les autorités concernés

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 A355, notamment en matière d’équipements de gestion de trafic.

Le concessionnaire intégrera, sur demande de l’Etat, tout dispositif partenarial qui pourrait être créé notamment entre l’Eurométropole de Strasbourg, l’Etat et le Conseil Départemental du Bas Rhin pour la coordination du trafic sur les voies rapides de l’agglomération strasbourgeoise

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

16.2 – 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.

16.3 – 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 accompagne 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 A355.

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 : Publicité

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

Article 19 : Agents et préposés du concessionnaire

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.

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 fixés par instruction du ministre chargé de la voirie nationale.

Sans préjudice de l'application de l'article 33.5, 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 de trafic véhicules légers, véhicules lourds, tous véhicules, sur cinq ans exprimées en trafic moyen journalier annuel. L'Etat préserve, autant que possible, 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, pour une période n'excédant pas la durée du contrat de concession, des droits relatifs à l'implantation et l'exploitation d'installations de télécommunications.

22.2 – Sauf exception dûment justifiée par le caractère principalement non lucratif de l'activité projetée, le concessionnaire passe librement, par voie d'appel à la concurrence, des

contrats pour l'exploitation des installations annexes autres que celles visées à l'article 22.1 ci-dessus, moyennant redevances entrant dans les produits de la concession.

L'exploitant est préalablement agréé par le concédant, au vu d'un dossier établissant la réalité de l'appel à la concurrence, justifiant les raisons du choix du candidat proposé et garantissant la capacité du candidat à accomplir les missions de service public qui lui sont confiées sur la durée du contrat. Le dossier comprend tout document susceptible d'éclairer la personne publique, dont le dossier de la consultation ainsi que le projet de contrat. Le concessionnaire transmet au concédant le contrat signé au plus tard un mois après sa signature. Le concédant dispose d'un délai d'un mois pour faire part de ses observations éventuelles, et le cas échéant, remettre en cause l'agrément.

Les modalités d'exploitation de ces installations doivent être conformes à la réglementation, en ce compris les instructions ministérielles en vigueur.

En cas de modification des installations existantes, ces aménagements feront 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.

TITRE V : REGIME FINANCIER DE LA CONCESSION

Article 23 : Règles générales relatives au financement

23.1 – Le plan de financement du concessionnaire figure à l'annexe 18 au cahier des charges. Cette annexe présente notamment les montants et l'échéancier prévisionnel de versement 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 mis à disposition par la Banque Européenne d'Investissement), dette obligataire ou institutionnelle, dette mezzanine et les prêts d'actionnaires non subordonnés dans le cas d'un financement sur bilan. 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, 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.

Pendant toute la durée de la concession, le concessionnaire soumet au concédant, pour accord, tout projet de modification du plan de financement, tel que prévu à l'annexe 18 au cahier des charges, et notamment des montants, des conditions financières et des échéanciers. Le concessionnaire accompagne sa demande d'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 des éventuels gains financiers conformément aux dispositions ci-dessous. Le concédant se réserve le droit de demander au concessionnaire tout complément d'information visant à préciser les modifications du plan de financement.

Le gain financier pouvant résulter, pour les actionnaires ou associés du concessionnaire, de ladite modification est calculé sur la base du modèle financier servant au refinancement. Il est établi en comparant l'écart constaté, grâce à ce modèle, entre les conditions de financement sur la durée de la concession avant modification prévues à l'annexe 18 au cahier des charges et celles de la modification envisagée. Le modèle est accompagné d'une attestation des prêteurs certifiant l'usage de celui-ci pour le refinancement, 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 avant modification prévues à l'annexe 18 au cahier des charges).

Le concessionnaire et le concédant déterminent d'un commun accord les conditions du partage des gains financiers. 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 concours publics versés en application de l'article 24 du cahier des charges.

A défaut d'accord particulier entre les parties relativement au partage des éventuels gains de refinancement dans un délai de 2 (deux) mois à compter de la réception de la demande du concessionnaire, il est fait application du mécanisme suivant de partage des gains de refinancement :

Le gain financier pouvant résulter, pour les actionnaires du concessionnaire, dudit refinancement (ci-après le "gain de refinancement") est calculé, après déduction des coûts, raisonnables et dûment justifiés, de mise en place du refinancement, sur la base de la version du modèle financier à jour précédant le refinancement.

Si, en l'absence de partage de gain, le TRI est inférieur à 12%, le concessionnaire conserve l'intégralité des gains de refinancement.

Dans le cas contraire, la part affectée au remboursement des concours publics dans le gain de refinancement est calculée de sorte que le TRI actionnaires après partage du gain de refinancement avec le concédant soit égal à TRI_d , TRI_d ne pouvant être supérieur à TRI_c en tout état de cause.

$$TRI_d = TRI_b + TRI_0 * 40\% * \ln(TRI_c / TRI_b)$$

où :

- TRI_a = TRI actionnaires dans la version du modèle à jour précédant le refinancement
- $TRI_b = \max(12\% ; TRI_a)$
- $TRI_0 = 9,72\%$
- TRI_c = TRI actionnaires après prise en compte du projet de refinancement mais avant partage du gain de refinancement, 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 de refinancement entre les actionnaires et le remboursement des concours publics doit être effectuée en faisant application d'une clé de répartition stable dans la durée.

Le concessionnaire fournit toute information demandée par le concédant nécessaire à l'instruction de ladite demande de refinancement et à la détermination des conditions du partage des gains financiers en résultant. Le concédant instruit cette demande dans un délai de 2 (deux) mois à compter de la réception d'un dossier complet. Il peut, dans ce délai, s'opposer à toute modification envisagée qui lui paraîtrait de nature à compromettre la bonne exécution du contrat de concession son silence valant décision de refus. Si le refinancement a pour conséquence d'augmenter l'exposition du concédant au titre de l'article 40 du cahier des charges, les stipulations dudit article sont modifiées afin de neutraliser cette augmentation. Le cas échéant, le concessionnaire accompagne sa demande de la modification qu'il envisage de la clause de déchéance.

Après accord du concédant sur le refinancement, formalisé par une lettre recommandée avec demande d'avis de réception, le plan de financement résultant du refinancement se substitue de plein droit à l'annexe 18 au cahier des charges.

23.2 – Le concessionnaire transmet au concédant tous les contrats de financement, devant être rédigés au moins dans une version faisant foi en langue française, portant sur les financements privés externes au plus tard 15 (quinze) jours après l'entrée en vigueur du contrat de concession, sous formats papier et électronique (en version .pdf et Word ou équivalent). De même, le concessionnaire transmet au concédant tous les contrats cadre, devant être rédigés

au moins dans une version faisant foi en langue française, relatifs aux instruments de couverture de taux dans un délai n'excédant pas 15 (quinze) jours suivant leur mise en place. Tout avenant à l'un de ces contrats est transmis au concédant au plus tard 15 (quinze) jours après sa signature.

Dans le même délai de 15 (quinze) jours, le concessionnaire transmet au concédant l'acte par lequel le concessionnaire a délégué au bénéfice du concédant, les pourvoyeurs des instruments de couverture de taux dans le paiement des montants qui sont dus par le concessionnaire au concédant au titre du contrat de concession et dans la limite de 100 (cent) % des montants dus au concessionnaire au titre de la rupture desdits instruments, dans le cadre d'une délégation imparfaite régie par les articles 1275 et suivants du Code civil.

Article 24 : Concours publics

24.1 – Il est versé au concessionnaire, au titre de la concession, un montant de concours publics maximum de : **zéro (0) euros hors taxes valeur 26 juin 2015, hors événement clé spécifique lié à l'absence d'entrée en vigueur ou à l'abrogation de la décision d'interdiction de circulation des poids lourds en transit sur l'A35 et l'A4 entre l'échangeur A35/RN83 et l'échangeur A35/A355/A4, sur l'autoroute A351 et sur la RN4 entre l'échangeur RN4/A355 et l'A351, réparti comme suit :**

Ce montant total des concours publics est versé selon l'échéancier suivant, et sera augmenté du montant de la TVA applicable le cas échéant, chaque versement étant conditionné notamment à la réalisation de l'événement clé associé, tels que définis dans le tableau ci-dessous.

Événement-clé	Date prévisionnelle de l'événement clé	Montant des concours publics à verser au concessionnaire (millions d'euros hors taxes valeur 26 juin 2015)
EC1 : Entrée en vigueur du contrat de concession	To	0
Dépôt du dossier d'enquête parcellaire à la préfecture	To + 8 mois	0
Dépôt du dossier espèces protégées (CNPN) et Loi sur l'Eau à la préfecture	To + 15 mois	0
Démarrage des travaux de déviation de réseaux	To + 19 mois	0
Dépôt de l'APA aux services de l'Etat	To + 24 mois	0
Fin des pistes d'accès	To + 32 mois	0

aux chantiers de terrassement		
Démarrage du viaduc de la Bruche	To + 38 mois	0
Fin du génie-civil de la Tranchée Couverte de Vendenheim	To + 45 mois	0
Démarrage concertation du Plan d'Intervention et Sécurité autoroute	To + 54 mois	0
Mise en service	To + 56 mois	0
Absence d'entrée en vigueur de la décision d'interdiction de circulation des poids lourds en transit sur l'A35 et l'A4 entre l'échangeur A35/RN83 et l'échangeur A35/A355/A4, sur l'autoroute A351 et sur la RN4 entre l'échangeur RN4/A355 et l'A351 à la mise en service de l'autoroute (n=0) ou abrogation totale ou partielle de cette décision, n mois après la mise en service (n étant compris entre 1 et 60)	En cas d'absence d'entrée en vigueur : To + 57 mois En cas d'abrogation : To + 56 + (n+1) mois	En cas d'absence d'entrée en vigueur : 10 En cas d'abrogation : Pour n compris entre 1 et 59 : $10 \times (1-(n/60)^2)$ Pour n=60 : 0
	Total :	En cas d'absence d'entrée en vigueur : 10 En cas d'abrogation : Pour n compris entre 1 et 59 : $10 \times (1-(n/60)^2)$ Pour n=60 : 0

24.2 – La convention financière, figurant en annexe 21 au cahier des charges, conclue entre le concessionnaire, l'Etat et les collectivités territoriales contributrices, précise la répartition, les

conditions et les modalités de versement des concours publics définis à l'article 24.1 ci-dessus.

Chaque versement est conditionné par le respect des conditions de versement des concours publics, telles que prévues à l'annexe 21 au cahier des charges.

24.3 – 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 et
- du reliquat non utilisé des sommes prévues pour la politique du « 1% Paysage et Développement » de l'article 13,

exprimé en valeur actualisée au taux annuel nominal de 7 (sept) % en date de valeur **26 juin 2015** n'excède pas la valeur du montant total des concours publics mentionnée à l'article 24.1 ci-dessus.

Lorsque les 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.

Article 25 : Tarifs de péages

25.1 – Les tarifs de péage perçu 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 :

- i. au dixième d'euro le plus proche pour les véhicules des classes 1, 2 et 5 ;
- ii. au centième d'euro le plus proche pour les véhicules des classes 3 et 4.

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

- $t_{x,h,i}$ qui est le tarif hors taxes qui sera payé par les véhicules de la classe « x » sur la section « i » sur la plage temporelle « h », après la date de révision prévue à l'article 25.5, après application éventuelle des modulations tarifaires autorisées à l'article 25.6.2 et avant application éventuelle des modulations tarifaires prévues aux articles 25.6.1 et 25.6.3 ;
- $t_{x,i}$ qui est le tarif moyen pondéré par le trafic hors taxes qui sera payé par les véhicules de la classe « x » sur la section « i » après la date de révision prévue à l'article 25.5, après application éventuelle des modulations tarifaires autorisées à l'article 25.6.2 et avant application éventuelle des modulations tarifaires prévues aux articles 25.6.1 et 25.6.3 ; il est égal au quotient défini par la formule suivante :

$$t_{x,i} = \frac{\sum_h t_{x,h,i} \cdot \tau_{x,h,i}}{\sum_h \tau_{x,h,i}}$$

où :

- $\tau_{x,h,i}$ qui est le nombre de véhicules de la classe « x » ayant parcouru la section « i » sur la plage temporelle « h » 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) ;
- les sections « i » sont définies de la manière suivante :
 1. A4 – RN4 ;
 2. RN4 – RD111 ;
 3. RD111 – A352.
- « h » qui est la plage temporelle sur laquelle le tarif appliqué aux véhicules de la classe « x » sur une section « i » est identique.

Pour chaque classe de véhicules « x », le « tarif kilométrique moyen appliqué » de l'autoroute A355 (appelé TKMA) hors taxe est défini par la formule suivante :

$$TKMA_x = \frac{\sum_i \sum_h t_{x,h,i} \cdot \tau_{x,h,i}}{\sum_i \left(\delta_i \cdot \sum_h \tau_{x,h,i} \right)}$$

où « δ_i » est la longueur de la section « i » telle que définie ci-dessous :

1. A4 – RN4 : 13 km ;
2. RN4 – RD111 : 9 km ;

3. RD111 – A352 : 2 km.

En cas de modulation temporelle des tarifs mise en place en application de l'article 25.6.2, le pas de temps utilisé pour la décomposition d'une journée en plages temporelles élémentaires « h », sur lesquelles le tarif appliqué sur une section « i » est identique, est égal à une demi-heure.

Par convention, pour le calcul du seul TKMA à la mise en service, pour chaque classe « x », plage temporelle « h » et section « i », les valeurs de $\tau_{x,h,i}$ 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 **26 juin 2015** 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} :

- a) classe 1: **0,1305** ;
- b) classe 2: **0,1947** ;
- c) classe 3: **0,3499** ;
- d) classe 4: **0,3974** ;
- e) classe 5: **0,0783** ;

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 :

$$C1 = 1 + 100 \% (I_{Mes}/I_0 - 1) + 0 \% (TP01_{Mes}/TP01_0 - 1) + 0 \% (TP02_{Mes}/TP02_0 - 1) + 0 \% (TP03_{Mes}/TP03_0 - 1) + 0 \% (TP09_{Mes}/TP09_0 - 1) + 0 \% (TP13_{Mes}/TP13_0 - 1) ;$$

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

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

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 2015** (soit I_0 est égal à 126,55);
- 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 mois celui de la mise en service de l'autoroute ;

- TP01₀ est la valeur de l'index général tous travaux TP01 (source INSEE), pour le mois de **juin 2015** (soit TP01₀ est égal à 104,1) ;
- TP01_{Mes} est la valeur de l'index général tous travaux TP01 (source INSEE), pour le mois précédant de six mois celui de la mise en service de l'autoroute ;
- TP02₀ est la valeur de l'index travaux de génie civil et d'ouvrages d'art neufs ou rénovation TP02 (source INSEE), pour le mois de **juin 2015** (soit TP02₀ est égal à 106,0) ;
- TP02_{Mes} est la valeur de l'index travaux de génie civil et d'ouvrages d'art neufs ou rénovation TP02 (source INSEE), pour le mois précédant de six mois celui de la mise en service de l'autoroute ;
- TP03a₀ est la valeur de l'index grands terrassements TP03a (source INSEE), pour le mois de **juin 2015** (soit TP03₀ est égal à 105,3) ;
- TP03a_{Mes} est la valeur de l'index grands terrassements TP03a (source INSEE), pour le mois précédant de six 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 2015** (soit TP09₀ est égal à 97,4) ;
- TP09_{Mes} est la valeur de l'index fabrication et mise en œuvre d'enrobés TP09 (source INSEE), pour le mois précédant de six 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 2015** (soit TP13₀ est égal à 102,8) ;
- TP13_{Mes} est la valeur de l'index charpentes et ouvrages d'art métalliques TP13 (source INSEE), pour le mois précédant de six mois celui de la mise en service de l'autoroute ;

Les indices TP sont publiés au Journal Officiel.

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. 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 :

$$TKMP_{N+1} = TKMP_{Mes} * C_n$$

avec $C_n = 1 + 75 \% (I_N/I_{MES} - 1) + 23,5 \% * \text{Max}\{\text{Min}(TP01_N/TP01_{MES} - 1 ; 4\%) ; 0\% \} + 1,5\% * \text{Max}\{\text{Min}(TP09_N/TP09_{MES} - 1 ; 4\%) ; 0\% \}$ et C_n ne peut être inférieur à 1 ;

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

$$TKMP_n = TKMP_{n-1} * C_n$$

avec $C_n = 1 + 75 \% (I_{n-1}/I_{n-2} - 1) + 23,5 \% * \text{Max}\{\text{Min}(TP01_{n-1}/TP01_{n-2} - 1 ; 4\%) ; 0\% \} + 1,5\% * \text{Max}\{\text{Min}(TP09_{n-1}/TP09_{n-2} - 1 ; 4\%) ; 0\% \}$ 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 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 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 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 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 tarifs proposés, avant application éventuelle des modulations tarifaires prévues aux articles 25.6.1 et 25.6.3, doivent conduire, pour chaque classe « x », à une valeur de TKMA respectant les conditions suivantes :

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

$$TKMA_{N+1} \leq TKMP_{N+1} ;$$

- à compter de la 2^{ème} année, soit pour $n > N + 1$:

$$TKMA_n \leq TKMP_n ;$$

$$\text{et } TKMA_n \leq TKMA_{n-1} * (C_n + d_n)$$

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 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.

25.6.1 – 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.

25.6.2 – Le concessionnaire peut établir des tarifs différents selon les périodes en vue d'assurer une meilleure gestion du trafic.

Ces modulations tarifaires doivent trouver leur justification à la fois dans une différence de situation appréciable entre usagers et dans des considérations d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service public autoroutier.

Sous réserve des stipulations de l'article 25.8 ci-dessous, le tarif, sur la section « i », d'un véhicule de la classe « x » et de la classe d'émission EURO « y » telle que définie ci-dessous à l'article 25.6.3, et tel que résultant de l'application des modulations tarifaires du présent article 25.6.2, ne peut s'écarter de plus de 50 (cinquante) % du tarif moyen « $t_{x,i}$ » hors taxe de la classe « x » sur la section « i », sauf accord conjoint du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé de la voirie nationale.

25.6.3 – Le concessionnaire met en place une modulation des taux kilométriques de référence des véhicules des classes 3 et 4, pour chaque section i en fonction de leur classe 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.

La modulation mise en place respecte les conditions suivantes :

Pour l'application du présent article, on définit :

- Pour chacune des classes « x » 3 et 4, et pour chaque section « i », on définit un $T_{x,i}^R$ qui est le « taux kilométrique de référence » de la classe « x » sur la section « i » ; il est égal au quotient du tarif moyen « $t_{x,i}$ » de la classe « x » sur la section « i », par la longueur « δ_i » de la section « i » : $T_{x,i}^R = t_{x,i} / \delta_i$;
- $T_{x,y,i}^R$ le taux kilométrique égal, pour chaque classe d'émission « y », chaque classe de véhicule « x » et chaque section « i », au produit du taux kilométrique de référence « $T_{x,i}^R$ » par un coefficient $1 + M_{x,y}$ défini ci-dessous ;
- $T_{x,y,i}$ le taux kilométrique effectif égal, pour chaque classe d'émission « y », chaque classe de véhicule « x » et chaque section « i », au produit de $T_{x,y,i}^R$ par le coefficient correctif $1 - C_x$ défini ci-dessous ;
- $TA_{x,y,i}$ le tarif payé par un véhicule de classe « x » et de classe d'émission « y » pour la section « i », est égal au produit $T_{x,y,i}$ par la longueur δ_i de la section « i ».

A l'occasion de la mise à péage de l'autoroute et lors de chaque modification tarifaire 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).

A la mise à péage de l'autoroute, le coefficient C_x respecte : $C_x = 0$ pour tout x.

Le préfixe α devant n'importe laquelle des grandeurs $T_{x,i}^R$, $T_{x,y,i}^R$, $T_{x,y,i}$, $M_{x,y}$ et C_x désigne la grandeur avant la modification.

Le préfixe β devant n'importe laquelle des grandeurs $T_{x,i}^R$, $T_{x,y,i}^R$, $T_{x,y,i}$, $M_{x,y}$ et C_x désigne la grandeur après la modification.

Pour chaque modification tarifaire, on définit :

$\beta V_{x,y,i}$ le nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules de classe « x » et de classe d'émission « y » sur la section « i » de l'autoroute pendant la période annuelle comprise entre les dates D – 16 mois et D – 4 mois : où D est la date de révision annuelle prévue à l'article 25.5.

Dans le seul cas où pour le calcul du TKM 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.

La proposition tarifaire du concessionnaire respecte les règles suivantes :

- amplitude de la modulation : $5 \leq \text{Max}_{x,y} (|\beta M_{x,y}|) \leq 10$;
- neutralité de la modulation : pour chaque classe de véhicule x, les $\beta M_{x,y}$ sont tels que :

$$\sum_i (\beta T_{x,i}^R \sum_y \beta M_{x,y} \cdot \beta V_{x,y,i}) = 0$$

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

$$C_x = \frac{\sum_i (\sum_y \alpha T_{x,y,i}^R \cdot \beta V_{x,y,i} - \alpha T_{x,i}^R \cdot \sum_y \beta V_{x,y,i})}{\sum_i (\beta T_{x,i}^R \cdot \sum_y \beta V_{x,y,i})}$$

Si le coefficient $C_x < -3\%$ ou $C_x > 3\%$, le concessionnaire propose au concédant un étalement du gain ou de la perte sur au maximum sur 2 (deux) exercices.

Pour l'application du présent article 25.6.3, 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.

25.6.4 – Les modulations découlant de l'application des articles 25.6.1 et 25.6.3 ci-dessus ne sont pas prises en compte dans les modalités d'évolution des TKM définies au paragraphe 25.5 du présent article 25.

25.7 – Les tarifs de péage, prenant en compte les éventuelles modulations temporelles, fixés dans les conditions prévues au présent article sont applicables à l'expiration d'un délai de quarante 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 au présent article et de la réglementation en vigueur. Il fournit annuellement un bilan de l'application des articles 25.6.2 et 25.6.3, contenant notamment un bilan socio-économique et l'impact

financier des modulations tarifaires. 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 jours.

Le délai de quarante jours prévu au premier alinéa du présent paragraphe, 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 jours francs 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 70 (soixante-dix) %, 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, 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, Télédod 071 59, boulevard Vincent-Auriol 75703 Paris Cedex 13, soit auprès de la direction des infrastructures de transport, Tour Séquoia, 92055 Paris - La Défense.

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 en système de péage **ouvert** 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 54 (cinquante-quatre) ans après l'entrée en vigueur du contrat de concession.

Dans l'hypothèse où la date de mise en service de l'autoroute mentionnée à l'article 10.1 est reportée, en application de l'article 10.2, pour un retard dans la mise en service des ouvrages de l'échangeur A4/A35/A355 dont la réalisation est confiée à SANEF, la durée de la concession est allongée d'une durée égale au report de la date de mise en service de l'autoroute, dans la limite de 1 (un) an.

Au-delà d'un report de 1 (un) an de la durée de la concession du fait du report de la date de mise en service de l'autoroute mentionnée à l'article 10.1 en application de l'article 10.2, pour un retard dans la mise en service des ouvrages de l'échangeur A4/A35/A355 dont la réalisation est confiée à SANEF, 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.

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 **9 496 720 042 (neuf mille quatre-cent-quatre-vingt-seize millions sept-cent-vingt mille quarante-deux)** euros courants HT.

Le concessionnaire informe, dans le cadre de l'étude financière prévue à l'article 33.2 ci-dessous, le concédant de la date estimée de la survenance des conditions visées ci-dessus 5 (cinq) 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 40 (quarante) ans à compter de l'entrée en vigueur du contrat de concession.

Sauf disposition expresse contraire précisée dans la notification sus-mentionnée, 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 **9 496 720 042 (neuf mille quatre-cent-quatre-vingt-seize millions sept-cent-vingt mille quarante-deux)** 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 $\sum_0^N X_i \leq \sum_0^N X_{Ci}$ alors $P_N = 0$
- Si $\sum_0^N X_i > \sum_0^N X_{Ci}$ 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'affaire 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'affaire 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.

Tout retard dans le paiement des sommes dues par le concessionnaire au titre du présent article donne, de plein droit, lieu au versement d'intérêts de retard au taux légal majoré de deux points. Les intérêts sont calculés sur une base journalière et sur la base d'une année de 365 (trois cent soixante-cinq) jours à compter du premier jour de retard de paiement jusqu'à la date de paiement effectif du montant dû.

Article 31 : Garanties

31.1 – 3 (trois) jours ouvrables à compter de la date d'entrée en vigueur du contrat de concession, le concessionnaire remet au concédant une garantie bancaire à première demande pour un montant de 40 (quarante) millions d'euros. Cette garantie est maintenue jusqu'à 3 (trois) mois suivant la mise en service de l'autoroute.

31.2 – A la date de mise en service de l'autoroute, le concessionnaire remet au concédant une garantie bancaire à première demande pour un montant de 1.500.000 (un million cinq cent mille) euros.

Dans l'hypothèse où, sur une période de 12 (douze) mois consécutifs, le concédant aurait appelé la garantie bancaire d'un montant de 1.500.000 (un million cinq cent mille) 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 remettra une nouvelle garantie bancaire pour un montant de 3.000.000 (trois millions) d'euros valeur juin 2015, qui se substituera alors à la garantie de 1.500.000 (un million cinq cent mille) euros en vigueur à cette date.

Dans l'hypothèse où, durant une période de 36 (trente six) mois, le concédant n'aurait pas appelé la garantie bancaire de 3.000.000 (trois millions) 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 750 000 (sept cent cinquante mille) 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 3.000.000 (trois millions) d'euros, en vigueur à cette date, une nouvelle garantie bancaire d'un montant de 1.500.000 (un million cinq cent mille) 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 juin 2015. 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 remet au concédant, dans le délai de 2 (deux) 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 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 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 6 (six) 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 remet au concédant, au plus tard 2 (deux) 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 au présent 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 à l'Etat et pour lesquelles ladite garantie a été émise, les produits de l'appel de la garantie considérée, jusqu'à la remise à l'Etat 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 l'Etat 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, l'Etat 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 l'Etat.

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 les polices souscrites visées à l'alinéa précédent.

Article 32 : Impôts et taxes

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

En cas de modification, de création ou de suppression, après l'entrée en vigueur du contrat de concession, d'impôt, de taxe ou de redevance spécifique aux sociétés concessionnaires d'autoroutes, les parties se rapprocheront, à la demande de l'une ou de l'autre, pour examiner si cette modification, création ou suppression est de nature à substantiellement dégrader ou améliorer l'équilibre économique et financier de la concession. Dans l'affirmative, 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 non significativement détériorées ni améliorées.

TITRE VI : DISPOSITIONS GENERALES

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} juillet, 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 l'agent des prêteurs :

- 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 ;
- 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 travaux conclus avec des tiers au sens du III de l'article 12 de l'ordonnance n° 2009-864 du 15 juillet 2009 relative aux contrats de concessions de travaux publics, 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 au jour de la transmission et depuis l'entrée en vigueur du contrat de concession. Est enfin précisée la part des travaux confiée à des entreprises liées ;

Chacun de ces états est détaillé année après année. L'étude financière comprend l'ensemble

des hypothèses retenues 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} juillet, au ministre chargé de la voirie nationale, au ministre chargé de l'économie et au ministre chargé du budget, les documents suivants :

- les comptes sociaux et leurs annexes, approuvés 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 ;
 - 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...) ;
 - la fourniture des données brutes par sens corrigées de trafic par pas de temps de 6 minutes sur chacune des trois sections de l'itinéraire : A4/A35 – RN4 ; RN4 – RD 111 ; RD 111 – A352/A35 et au droit de la totalité des barrières de péage. Ces données comprendront pour les sections courantes, outre les données de trafic par type de véhicule, les données de vitesse et de taux d'occupation. Elles seront accompagnées d'une analyse, sur la base des seuls jours jugés représentatifs, des débits moyens horaires pour les jours ouvrables, pour les samedis et pour les dimanches ainsi que des vitesses associées. Chaque station de comptage fera par ailleurs l'objet d'un recalage de sa capacité par la production d'une courbe vitesse/concentration.
 - en cas de modulations par classes d'émission EURO, la répartition des différentes classes tarifaires de véhicules ;
 - 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 cinq années ultérieures détaillé par opération ;
- 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 12 (douze) prochains mois ;
- la liste de l'ensemble des documents en lien avec le financement et l'exécution du contrat échangés par le concessionnaire et des tiers durant l'année.

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 communique chaque année, au plus tard le 1^{er} juillet, à l'Autorité chargée du contrôle, un bilan développement durable. 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.

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 exemplaire papier ;
- communication au ministre chargé du budget : un exemplaire papier ;
- communication au concédant ou au ministre chargé de la voirie nationale : trois exemplaires papiers et cinq exemplaires électroniques.

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 15 jours, sauf délai convenu entre les parties.

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 200.000 (deux cent mille) euros hors taxes en valeur **juin 2015** 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 6 (six) 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, d'une réglementation technique, environnementale ou de sécurité routière présentant un lien direct avec l'objet du contrat de concession et 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 a pu être raisonnablement anticipée par le concessionnaire avant l'entrée en vigueur du contrat de concession, dans la mesure où elle a fait l'objet d'une publication ou d'une communication publique, y compris sous la forme de projet, 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 2 (deux) 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 2 (deux) 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 2 (deux) 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 provoqué 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 12 (douze) mois ou qui dépassera nécessairement 12 (douze) 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 mentionné 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 – A compter de la 27^{ème} (**vingt-septième**) année suivant la date d'entrée en vigueur du contrat de concession, le concédant peut, moyennant un préavis de 12 (douze) mois dûment signifié au concessionnaire, mettre fin au contrat de concession pour un motif d'intérêt général, 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 suivantes.

Le concessionnaire a droit à une indemnité correspondant au préjudice subi par lui du fait de la résiliation et dont le montant net d'impôts dus au titre de sa perception et après prise en compte de toutes charges déductibles est égal à la juste valeur de la concession reprise, estimée selon la méthode d'actualisation des flux de trésorerie disponibles, ces derniers étant pris après impôts.

Le versement de l'indemnité intervient au plus tard 6 (six) mois après le prononcé de la résiliation.

Les biens de retour et le cas échéant les biens de reprise sont remis au concédant dans les conditions de l'article 38. Par exception au deuxième alinéa et suivants de l'article 38.3, dans les 3 (trois) mois suivant la notification du préavis de 12 (douze) mois prévu au premier alinéa du présent article, le concédant établit, après concertation avec le concessionnaire, et le cas échéant avec l'aide d'experts :

- 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 et à ses frais, dans un délai permettant de s'assurer du bon état d'entretien des biens remis à la date de prononcé du rachat.

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 rachat.

L'Etat peut retenir, s'il y a lieu, sur l'indemnité de résiliation, 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 20 (vingt) % de son montant.

A la date de résiliation de la concession, des procès-verbaux de remise des biens de la concession sont établis contradictoirement.

A compter de la date de résiliation, le concédant se substitue au concessionnaire, sauf en ce qui concerne les contrats portant sur le financement, pour l'exécution des engagements pris par le concessionnaire dans les conditions normales en vue de l'exécution du contrat de concession.

37.4 – Sous réserve des stipulations de l'article 37.3, quatrième alinéa, les stipulations du présent article 37 s'appliquent sans préjudice de l'application des stipulations des articles 38.3 et 40 du cahier des charges.

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

38.1 – Les biens de retour

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

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 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 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, 1 (un) 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 de la concession. Il est alors procédé à l'établissement contradictoire du procès-verbal de remise des biens de la concession.

38.4 – Dossier de fin de contrat de concession

2(deux) ans avant le terme du contrat de concession, le concessionnaire remet au concédant un « dossier de fin de contrat de concession » (en 2 (deux) exemplaires au format papier et numérique) comportant les éléments figurant en annexe 24 au cahier des charges. En cas de fin anticipée du contrat, le même dossier de fin de contrat est remis dès que possible et, en tout état de cause, avant la fin du contrat.

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.

TITRE VII : PENALITES - MESURES COERCITIVES – DECHEANCE

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 lettre recommandée avec avis de réception. En cas d'urgence, la mise en demeure peut prendre la forme d'une lettre remise au concessionnaire contre récépissé doublée d'une télécopie.

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 15 (quinze) 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 15.000 (quinze mille) euros valeur juin 2015 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 1.500.000 (un million cinq cent mille) euros valeur juin 2015, actualisé de la même façon. Ce plafond ne s'applique pas aux pénalités visées aux paragraphes 39.2 à 39.9 ci-dessous.

Le montant dû par le concessionnaire au concédant à titre de pénalité au titre du présent article 39 est versé dans un délai d'1 (un) mois à compter de la notification de la pénalité et porte, au-delà et de plein droit, intérêts au taux légal majoré de 4 (quatre) points. Les intérêts sont calculés sur une base journalière et sur la base d'une année de 365 (trois cent soixante-cinq) jours à compter du premier jour de retard de paiement jusqu'à la date de paiement effectif du montant dû.

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

Dans le cas visé à l'article 39.4, le concédant notifie par courrier recommandé avec avis de réception au concessionnaire, préalablement à l'application d'une pénalité, la pénalité encourue, son montant et son motif. Le concessionnaire dispose d'un délai fixé par ledit courrier et au minimum de 7 (sept) jours à compter de sa réception, pour faire valoir ses

observations. Le cas échéant, le concédant notifie alors au concessionnaire le montant de la pénalité et son motif finalement retenus.

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

- 40.000 (quarante mille) euros pour les 120 (cent vingt) premiers jours,
- 60.000 (soixante mille) euros pour les 120 (cent vingt) jours suivants,
- 80.000 (quatre vingt mille) 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 du dernier événement clé), mentionnées à l'article 8.3 et à l'article 24.1 du cahier des charges, le concédant peut exiger du concessionnaire, par jour de retard au-delà de 60 (soixante) jours, le versement d'une pénalité journalière de 30.000 (trente mille) euros.

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

39.4 – Jusqu'à la mise en service de l'autoroute, le concédant peut appliquer une pénalité d'un montant maximal de 40.000 (quarante mille) euros par manquement, en cas de non respect des stipulations contractuelles relatives à la conception et à la construction de l'ouvrage, y compris des procédures de contrôle qualité décrites à l'annexe 11 au cahier des charges.

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

- 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, peut faire l'objet d'une pénalité maximale de 60.000 (soixante mille) euros par manquement et peut être augmentée d'une pénalité journalière supplémentaire, jusqu'à correction dudit manquement, d'un montant maximal de 3000 (trois mille) euros par jour à compter de la notification du manquement ;
- tout écart par rapport à une règle de l'art relative aux dispositions de chantier sous circulation, ou aux règles de signalisation et aux prescriptions des dossiers d'exploitation peut faire l'objet d'une pénalité maximale de 80.000 (quatre vingt mille) euros par manquement ;
- tout écart par rapport à une règle de l'art relative aux dispositions constructives peut faire l'objet d'une pénalité maximale de 160.000 (cent soixante mille) euros par manquement ;
- le non respect des indicateurs relatifs au réemploi des matériaux naturels excavés peut faire l'objet d'une pénalité maximale d'un montant de 200 000 (deux cent mille) euros par an. Cet indicateur est mesuré annuellement.

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).

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.

La motivation d'une non conformité peut être apportée par tout moyen par l'Etat 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 15 (quinze) jours à compter de sa réception, pour faire valoir ses observations et présenter les mesures correctrices et 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 2 (deux) 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 ;
ou
- 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 n'excède pas 40.000.000 (quarante millions) d'euros.

39.6 – 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 des articles 14 à 16 du cahier des charges, le concédant peut exiger du concessionnaire le versement d'une pénalité d'un montant de 40.000 (quarante mille) euros, valeur juin 2015 actualisé en fonction du niveau de l'index général tous travaux TP01, par jour d'interruption (divisible par heures) 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 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

Sont mesurés annuellement les indicateurs portant sur la sécurité liée à l'état des ouvrages, la qualité des aires de repos, la gêne au péage, la gestion de la viabilité hivernale, le taux d'agrégats réemployés dans les enrobés, le taux d'emploi de personnes rencontrant des difficultés sociales ou professionnelles particulières et les délais de réponse aux sollicitations écrites des usagers.

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

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 800 000 (huit cent mille) euros, valeur juin 2015. Un quart de la pénalité annuelle maximale est applicable pour chaque ouvrage n'ayant pas respecté l'objectif.

Pour l'indicateur relatif à la qualité des aires de repos, la pénalité est d'un montant de 100 000 (cent mille) euros par an, valeur juin 2015.

Pour l'indicateur relatif à la gêne au péage, la pénalité est d'un montant maximal de 50 000 (cinquante mille) euros par an, valeur juin 2015. Un dixième de la pénalité annuelle maximale est applicable dès lors que l'objectif n'est pas atteint. Un dixième supplémentaire de la pénalité annuelle maximale est applicable par tranche de 2 dix millièmes d'Ig au-delà du seuil Igt, dans la limite du montant maximal annuel de la pénalité.

Pour l'indicateur relatif à la viabilité hivernale (verglas sans précipitations, neige), la pénalité est d'un montant maximal de 100 000 (cent mille) euros par saison de viabilité hivernale, valeur juin 2015. L'objectif est défini sur la saison de viabilité hivernale, de l'automne de l'année n-1 jusqu'au printemps de l'année n. 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.

Pour l'indicateur relatif au taux d'agrégats réemployés dans les enrobés, la pénalité par manquement est d'un montant de 200 000 (deux cent mille) euros par an, valeur juin 2015.

Pour les indicateurs relatifs au taux d'emploi de personnes rencontrant des difficultés sociales ou professionnelles particulières et à la satisfaction des usagers, la pénalité par manquement est d'un montant de 40.000 (quarante mille) euros par an, valeur juin 2015.

Pour l'indicateur relatif aux délais de réponse aux sollicitations écrites des usagers, la pénalité est d'un montant maximal de 60 000 (soixante mille) euros par an, valeur juin 2015. Un quart de la pénalité maximale est applicable dès lors que l'objectif (seuil 2) n'est pas atteint. Un quart supplémentaire de la pénalité maximale est applicable par tranche de 1% en-deçà de l'objectif (seuil 2) dans la limite du montant maximal de la pénalité.

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 20 000 (vingt mille) euros par mois, valeur juin 2015.

Un quart de la pénalité mensuelle maximale est applicable dès lors que l'objectif n'est pas atteint. Un quart supplémentaire de la pénalité mensuelle maximale est applicable par tranche de 0,5% en-deçà de l'objectif, dans la limite du montant maximal mensuel de la pénalité.

Pour les indicateurs relatifs à la surveillance du réseau, la pénalité est d'un montant maximal de 20 000 (vingt mille) euros par mois, valeur juin 2015. Un quart de la pénalité mensuelle maximale est applicable dès lors que l'objectif n'est pas atteint. Un quart supplémentaire de la pénalité mensuelle maximale est applicable par tranche de 1% en-deçà de l'objectif dans la limite du montant maximal mensuel de la pénalité.

Pour l'indicateur relatif aux délais d'intervention sur événement, la pénalité est d'un montant maximal de 60 000 (soixante mille) euros par mois, valeur juin 2015. Un cinquième de la pénalité mensuelle maximale est applicable dès lors que l'objectif n'est pas atteint. Un dixième supplémentaire de la pénalité mensuelle maximale est applicable par tranche de 1% en deçà de l'objectif dans la limite du montant mensuel 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 mensuels sont fournis à partir du premier mois d'exploitation plein après la mise en service de l'ouvrage. Ces indicateurs peuvent justifier le prononcé de pénalités à partir des résultats du quatrième mois plein suivant la date de mise en service de l'ouvrage.

Les résultats sur les indicateurs annuels sont fournis à partir de l'année de mise en service de l'ouvrage. Ils peuvent justifier le prononcé de pénalités à partir de la première année d'exploitation pleine de l'ouvrage.

Les résultats sur l'indicateur de viabilité hivernale sont fournis dès la première saison de viabilité hivernale. Ils peuvent justifier le prononcé de pénalités dès la première saison pleine de viabilité hivernale après mise en service de l'ouvrage.

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

Sont mesurés annuellement les indicateurs portant sur l'état de surface des chaussées, l'état structurel des ouvrages d'art et la fonctionnalité des ouvrages d'art.

Pour l'indicateur relatif à l'état de surface des chaussées, la pénalité annuelle maximale associée à l'objectif (seuil 2) est de 1 500 000 (un million cinq cent mille) euros par an, valeur juin 2015. 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 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 6 mois suivant la constatation du manquement.

Pour l'indicateur relatif à l'état structurel des ouvrages d'art, la pénalité est d'un montant maximal de 1 500 000 (un million cinq cent mille) euros par an, valeur juin 2015. 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 6 mois suivant la constatation du manquement.

Pour l'indicateur relatif à la fonctionnalité des ouvrages d'art, la pénalité est d'un montant maximal de 1 500 000 (un million cinq cent mille) euros par an, valeur juin 2015. 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 6 mois suivant la constatation du manquement.

39.7.3 – Plafonds de pénalisation et 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).

Le montant cumulé sur une année calendaire de toutes les pénalités pour manquement aux objectifs de qualité, définis au présent article 39.7, ne peut pas excéder un montant de 3.000.000 (trois millions) d'euros valeur juin 2015 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 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 annuelles et mensuelles des indicateurs, ainsi que le rappel des résultats de l'indicateur de viabilité hivernale. Le concessionnaire produit mensuellement, dans le compte-rendu d'exploitation visé dans les documents mentionnés à l'article 21 du cahier des charges, les résultats des mesures mensuelles des indicateurs. 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 par le concédant, le cas échéant représenté ou assisté par tout tiers de son choix. Ce contrôle peut intervenir à tout moment.

En cas de 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 200 000 (deux cent mille) euros valeur juin 2015 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 39.7.3 ci-dessus.

Lorsque le concédant corrige les synthèses proposées par le concessionnaire ou rectifie le montant des pénalités de performances, le concédant adresse par lettre recommandée avec demande d'avis de réception au concessionnaire le montant des pénalités de performance envisagées. Le concessionnaire dispose d'un délai fixé par ladite lettre, qui ne peut pas être inférieur à quinze 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 la lettre mentionnée 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 10 000 (dix mille) euros valeur juin 2015 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.

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 18 (dix-huit) 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 31.4 du cahier des charges ;

d) atteint l'un quelconque des plafonds de pénalités définis à l'article 39 ;

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 manquement(s) est (sont) individuellement ou globalement d'une particulière gravité et compromet(tent) la poursuite de la concession dans des conditions normales.

La déchéance peut par ailleurs être prononcée dans les conditions prévues au présent article dès lors que sont méconnues les stipulations de l'annexe 16 au cahier des charges relative à la composition et à la stabilité de l'actionnariat 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 lettre recommandée avec avis de réception, avec copie au représentant mentionné à l'article 40.4 ci-dessous, de remédier au(x) manquement(s) dans un délai de 2 (deux) 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.

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'article 23.1 du cahier des charges. Les établissements financiers créanciers du concessionnaire disposent d'un délai de 2 (deux) mois à compter de cette notification pour proposer, dans le respect de la législation et de la réglementation applicables, 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 100 (cent) % de l'encours réel des financements privés externes, dans la limite de l'encours théorique 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 : **51 740 575 (cinquante-et-un millions sept-cent quarante mille cinq cent soixante-quinze) euros hors taxes ;**

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 39.2.

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 **129 351 437 (cent vingt-neuf millions trois cent cinquante-et-un mille quatre cent trente-sept) euros hors taxes ;**

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 perçues (sans double comptabilisation avec celles déjà affectées à la reconstruction de l'Autoroute, avec celles déjà affectées au remboursement anticipé de l'encours des financements privés externes et avec le produit desdites indemnités d'assurance qui figurent au crédit des comptes du concessionnaire faisant déjà l'objet de la déduction conformément aux termes du paragraphe ci-dessus) 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 déchéance ne seront pas déduites de l'indemnité de déchéance si, à cette date, l'Etat a été valablement subrogé par le concessionnaire dans ces indemnités d'assurance.

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 80 (quatre vingt) % de l'encours réel des financements privés externes, dans la limite de l'encours théorique 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 perçues (sans double comptabilisation avec celles déjà affectées à la reconstruction de l'Autoroute, avec celles déjà affectées au remboursement anticipé de l'encours des financements privés externes et avec le produit desdites indemnités d'assurance qui figurent au crédit des comptes du concessionnaire faisant déjà l'objet de la déduction conformément aux termes du paragraphe ci-dessus) 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 déchéance ne seront pas déduites de l'indemnité de déchéance si, à cette date, l'Etat a été valablement subrogé par le concessionnaire dans ces indemnités d'assurance ;

B- 3 : le préjudice subi par le Concédant du fait de la carence du Concessionnaire et du prononcé de la déchéance évalué forfaitairement à 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 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.

40.7 – En complément des montants ci-dessus, l'Etat verse au concessionnaire une somme égale à 100 (cent) % des éventuelles pertes justifiées, liées à la rupture des contrats 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 de déchéance.

Inversement, dans l'hypothèse où la rupture des contrats 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 contrats de couverture de taux au titre d'une délégation imparfaite consentie par le concessionnaire.

Pour les besoins du présent article 40.7, il est expressément convenu que la rupture des contrats 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 2 (deux) jours ouvrables 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 25 (vingt-cinq) % 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 25 (vingt-cinq) % de leur montant. La carence fautive du concessionnaire est 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 : Cession de créances et sûretés

42.1 – Les créances de sommes d'argent dont le concédant est ou deviendrait redevable envers le concessionnaire en vertu de, ou en rapport avec, la concession, peuvent être cédées par le concessionnaire.

42.2 – Le concédant convient de verser directement aux établissements financiers créanciers du concessionnaire (ou leur représentant) préalablement désignés par le concessionnaire, et à la demande de celui-ci, tout montant dont le concédant serait redevable envers lui sous réserve :

- (i) de la légalité d'un tel versement au bénéfice desdits tiers ;
- (ii) des exceptions de toutes natures que le concédant aurait été en droit d'opposer au concessionnaire dans le cadre du paiement de la créance concernée.

Article 43 : Jugement des contestations

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

Article 44 : Frais de publication au *Journal officiel* et d'impression

Les frais de publication au *Journal officiel* de la République française et d'impression du contrat de concession sont supportés par le concessionnaire.

Article 45 : Annexes

Le présent cahier des charges comporte les 24 annexes suivantes :

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'intervention, réseau d'appel d'urgence, radio 107.7, paramètres de l'exploitation, objectifs de qualité de service, information en temps réel des usagers et données événementielles liées à la sécurité routière et aux conditions générales de circulation

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 et terrains remis au concessionnaire.

Annexe 14 : Dossier des engagements de l'Etat et mesures environnementales complémentaires

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 : Plan de financement

Annexe 19 : Modèles de garantie à première demande

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

Annexe 21 : Convention financière

Annexe 22 : Politique tarifaire

Annexe 23 : Assurances

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

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.

Les pièces susmentionnées annexées au cahier des charges sont consultables, dans le respect des secrets protégés par la loi, au Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, Tour Séquoia - La Défense.

