

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

Texte consolidé au 31 janvier 2023

Avertissement

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

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

Pour ce qui concerne la société Sanef, le décret approuvant la convention de concession initiale et le cahier des charges annexé ainsi que les décrets approuvant leurs avenants successifs sont listés ci-après, accompagnés des liens permettant leur accès direct sur le site Legifrance

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

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

Ces pièces sont consultables sur rendez-vous sollicité par l'intéressé à l'adresse suivante : gca1.grn.dit.dgitm@developpement-durable.gouv.fr.

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

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

* * *

Décret du 29 octobre 1990 approuvant la convention passée entre l'État et la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000707620>

Décret du 12 avril 1991 approuvant le 1^{er} avenant

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000159914&categorieLien=id>

Décret du 18 septembre 1992 approuvant le 2^{ème} avenant

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000360358>

Décret du 26 octobre 1995 approuvant le 3^{ème} avenant

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000191194&categorieLien=id>

Décret du 17 décembre 1997 approuvant le 4^{ème} avenant

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000187131&categorieLien=id>

Décret du 30 décembre 2000 approuvant le 5^{ème} avenant

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000768361&categorieLien=id>

Décret du 30 novembre 2001 approuvant le 6^{ème} avenant

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000395967&categorieLien=id>

Décret du 5 novembre 2004 approuvant le 7^{ème} avenant

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decree/2004/11/5/EQR0401070D/jo/texte>

Décret du 11 mai 2007 approuvant le 8^{ème} avenant

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000617850&dateTexte=20151111>

Décret du 22 mars 2010 approuvant le 9^{ème} avenant

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decree/2010/3/22/DEV1000363Z/jo/texte/fr>

Décret du 28 janvier 2011 approuvant le 10^{ème} avenant

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decree/2011/1/28/DEV1100940D/jo/texte>

Décret du 17 septembre 2012 approuvant le 11^{ème} avenant

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decree/2012/9/17/TRAT1206411D/jo/texte/fr>

Décret du 21 août 2015 approuvant le 12^{ème} avenant

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000031075045&categorieLien=cid>

Décret du 28 août 2018 approuvant le 13^{ème} avenant

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000037348165&categorieLien=id>

Décret du 30 janvier 2023 approuvant le 14^{ème} avenant

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000047074452>

CONVENTION DE CONCESSION

Article 1^{er}

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

1.1. Sections, ouvrages et installations annexes réalisés, en cours de réalisation ou à réaliser par la société concessionnaire :

1.1.a. Sections, ouvrages et installations annexes en service :

- a) La section de l'autoroute du Nord (A 1) comprise entre Roissy-en-France (Val-d'Oise, ex RN 2) et Dourges (Pas-de-Calais, A 21), d'une longueur de 168 kilomètres environ ;
- b) La section de l'autoroute A 2 comprise entre l'A 1 à Combles (Somme) et Hordain (Nord) (N 30), d'une longueur de 42 kilomètres environ ;
- c) La section de l'autoroute de l'Est (A 4) comprise entre Noisy-le-Grand (D 33) (Seine-Saint-Denis) et Reichstett (Bas-Rhin, D 63), d'une longueur de 473 kilomètres environ :
 - y compris la bretelle de Meaux (A 140) entre A 4 et le contournement ouest de Meaux ;
 - y compris la bretelle sud de raccordement à la N 36 en direction de Melun au sud de l'échange avec la D 406 ;
 - y compris la bretelle A344 à Reims :
 - de la bifurcation A4/A344 jusqu'au diffuseur de Reims Tinquieux ;
 - et du diffuseur de Reims Tinquieux à l'échangeur de Cormontreuil (échangeur A344/A34) ;
 - y compris la bretelle A34 de l'échangeur de Cormontreuil (échangeur A344/A34) à l'échangeur A4/A34 ;
 - y compris la bretelle A 315 embranchement vers Paris bretelle Mey-Vantoux jusqu'à la voie rapide Est ou la voirie locale ;
 - y compris la bretelle A 314 (ex-embranchement A 32 vers Strasbourg) jusqu'à la N 3 ;
 - non compris la bretelle de Haguenau entre la D 421 et la D 44 ;
- d) Les sections de l'autoroute A 26 comprises, d'une part, entre Calais (Pas-de-Calais) (A 16) et Reims (Marne) (A 4), d'une longueur de 264 kilomètres environ, et, d'autre part, entre Châlons-en-Champagne (Marne) (A 4) et Troyes (Aube) (D 15), d'une

longueur de 75 kilomètres environ ;

- e) La section de l'autoroute A 16 comprise entre La Francilienne (N 104) (Val-d'Oise) et Boulogne-sur-Mer (N 42) (Pas-de-Calais), d'une longueur de 228 kilomètres environ ;
- f) La section de l'autoroute A 29 comprise entre Amiens (Somme) et Saint-Quentin (A 26) (Aisne), d'une longueur de 75 kilomètres environ ;
- g) La section de l'autoroute A 29, comprise entre Neufchâtel-en-Bray (Seine-Maritime) (A 28) et Amiens (Somme) (A 16) d'une longueur de 59 kilomètres environ.

Les aires de service suivantes, situées sur des sections non concédées : Phalempin (A 1), La Courneuve (A 1), Valenciennes (A 2), La Maxe (A 31), Pont-à-Mousson (A 31), Steenvoorde (A 25), Fouquières-lès-Lens (A 21), et Metz Sud (A 31).

1.1.b. Sections, ouvrages et installations annexes en cours de réalisation :

- a) La section de l'autoroute entre le demi-diffuseur A26 orienté vers le sud et le demi-diffuseur de Lumbres avec la D 225.

1.1.c. Sections, ouvrages et installations annexes à réaliser :

Néant

1.2. Sections construites par l'Etat et remises à la société concessionnaire :

Les sections suivantes ont été construites par l'Etat et remises à la société concessionnaire pour les intégrer dans la concession à compter de la date de remise. Pour ces sections, la société concessionnaire est assujettie aux mêmes obligations d'exploitation et d'entretien que celles applicables aux tronçons qu'elle a conçus et construits.

- a) Sections RD 33 : raccordement de la bretelle nord de Meaux et sections bretelles de Meaux et bretelle de raccordement à la RN 36 vers Melun.

L'extrémité de la section D 33 - raccordement de la bretelle nord de Meaux se situe à 400 mètres à l'est du passage supérieur de cette bretelle.

- b) Section échangeur Tinquieux (RN 31)-échangeur de Cormontreuil (A 34/RN 244) ;

L'extrémité de la section côté ouest se situe aux premiers points de contact des bretelles
L'extrémité de la section côté est se situe à l'axe de l'ouvrage le plus ancien de l'échangeur de Cormontreuil.

- c) RN section échangeur Marange Silvange (RN 52)-échangeur autoroute A 31.

L'extrémité de la section côté ouest se situe au droit de la culée est de l'ouvrage au-dessus de la N 52.

L'extrémité de la section côté est se situe à l'axe de l'autoroute A 31.

- d) Section échangeur de Fresnes-lès-Montauban-échangeur de Dourges (dans sa configuration 2 x 2 voies en exploitation à la date du transfert Etat/SANEF).
- e) La section de l'autoroute A 29 dite "rocade sud d'Amiens", d'une longueur de 8 kilomètres environ, avec des caractéristiques autoroutières sauf en ce qui concerne le viaduc de l'Avre (pour un sens seulement).
- f) La section de la RN42 comprise entre le giratoire à l'ouest d'A26 et le demi diffuseur de Lumbres avec la D 225.

Article 2

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

Article 3

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

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

Article 4

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

Article 5

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

Article 6

La présente convention et le cahier des charges annexé entreront en vigueur dès leur approbation par décret en Conseil d'État. Ils annuleront alors et remplaceront les précédentes conventions ainsi que leurs cahiers des charges en date du 10 août 1972 et du 19 février 1979, respectivement approuvés par décrets du 15 décembre 1972 et du 29 mars 1979, modifiés par les avenants des 3 août 1982, 8 février 1985 et 18 avril 1988, respectivement approuvés par décrets des 30 novembre 1982, 26 juin 1985 et 9 mai 1988, sous réserve des dispositions du paragraphe 47.1 du cahier des charges annexé à la présente convention.

Article 7

Les frais de publication et d'insertion au Journal officiel ainsi que d'impression de la présente convention, du cahier des charges et des pièces y annexées sont supportés par la société concessionnaire.

CAHIER DES CHARGES

TITRE I - OBJET ET NATURE DE LA CONCESSION

Article 1er – Objet de la concession

Le présent cahier des charges s'applique à la concession du financement, de la conception, de la construction, de l'exploitation, de l'entretien des autoroutes ou sections d'autoroutes et des aires de service suivantes, y compris les ouvrages et installations annexes :

1.1. Sections, ouvrages et installations annexes réalisés, en cours de réalisation ou à réaliser par la société concessionnaire :

1.1.a. Sections, ouvrages et installations annexes en service :

- a) La section de l'autoroute du Nord (A 1) comprise entre Roissy-en-France (Val-d'Oise, ex RN 2) et Dourges (Pas-de-Calais, A 21), d'une longueur de 168 kilomètres environ ;
- b) La section de l'autoroute A 2 comprise entre l'A 1 à Combles (Somme) et Hordain (Nord) (N 30), d'une longueur de 42 kilomètres environ ;
- c) La section de l'autoroute de l'Est (A 4) comprise entre Noisy-le-Grand (RD 33) (Seine-Saint-Denis) et Reichstett (Bas-Rhin, D 63), d'une longueur de 473 kilomètres environ :
 - y compris la bretelle de Meaux (A 140) entre A 4 et le contournement ouest de Meaux ;
 - y compris la bretelle sud de raccordement à la N 36 en direction de Melun au sud de l'échange avec la D 406 ;
 - y compris la bretelle A344 à Reims :
 - de la bifurcation A4/A344 jusqu'au diffuseur de Reims Tinquieux ;
 - et du diffuseur de Reims Tinquieux à l'échangeur de Cormontreuil (échangeur A344/A34).
 - y compris la bretelle A34 de l'échangeur de Cormontreuil (échangeur A344/A34) à l'échangeur A4/A34 ;
 - y compris la bretelle A 315 embranchement vers Paris bretelle Mey-Vantoux jusqu'à la voie rapide Est ou la voirie locale ;
 - y compris la bretelle A 314 (ex embranchement A 32 vers Strasbourg) jusqu'à la N 3 ;
 - non compris la bretelle d'Haguenau entre la D 421 et la D 44 ;
- d) Les sections de l'autoroute A 26 comprises, d'une part, entre Calais (Pas-de-Calais) (A 16) et Reims (Marne) (A 4), d'une longueur de 264 kilomètres environ et, d'autre part, entre Châlons-en-Champagne (Marne) (A 4) et Troyes (Aube) (D 15), d'une longueur de 75 kilomètres environ ;

- e) La section de l'autoroute A 16 comprise entre la Francilienne (N 104) (Val-d'Oise) et Boulogne-sur-Mer (N 42) (Pas-de-Calais), d'une longueur de 228 kilomètres environ ;
- f) La section de l'autoroute A 29 comprise entre Amiens (Somme) et Saint-Quentin A 26 (Aisne), d'une longueur de 75 kilomètres environ ;
- g) La section de l'autoroute A 29, comprise entre Neufchâtel-en-Bray (Seine-Maritime) (A 28) et Amiens (Somme) (A 16) d'une longueur de 59 kilomètres environ.

Les aires de service suivantes, situées sur des sections non concédées : Phalempin (A 1), La Courneuve (A 1), Valenciennes (A 2), La Maxe (A 31), Pont-à-Mousson (A 31), Steenvoorde (A 25), Fouquières-lès-Lens (A 21), et Metz Sud (A 31).

1.1.b. Sections, ouvrages et installations annexes en cours de réalisation :

- a) La section de l'autoroute entre le demi-diffuseur A26 orienté vers le sud et le demi-diffuseur de Lumbres avec la D 225.

1.1.c. Sections, ouvrages et installations annexes à réaliser :

Néant.

1.2. Sections construites par l'Etat et remises à la société concessionnaire :

Les sections suivantes ont été construites par l'Etat et remises à la société concessionnaire pour les intégrer dans la concession à compter de la date de remise. Pour ces sections, la société concessionnaire est assujettie aux mêmes obligations d'exploitation et d'entretien que celles applicables aux tronçons qu'elle a conçus et construits.

- a) Sections RD 33 : raccordement de la bretelle nord de Meaux et sections bretelles de Meaux et bretelle de raccordement à la N 36 vers Melun.

L'extrémité de la section D 33-raccordement de la bretelle nord de Meaux se situe à 400 mètres à l'est du passage supérieur de cette bretelle ;

- b) Section Echangeur Tinquieux (N 31)-échangeur de Cormontreuil (A 34/N 244).

L'extrémité de la section côté ouest se situe aux premiers points de contact des bretelles.

L'extrémité de la section côté est se situe à l'axe de l'ouvrage le plus ancien de l'échangeur de Cormontreuil ;

- c) RN Section échangeur Marange Silvanne (N 52)-échangeur autoroute A 31.

L'extrémité de la section côté ouest se situe au droit de la culée Est de l'ouvrage au-dessus de la N 52.

L'extrémité de la section côté est se situe à l'axe de l'autoroute A 31.

- d) Section échangeur de Fresnes-lès-Montauban-échangeur de Dourges (dans sa

configuration 2 x 2 voies en exploitation à la date du transfert Etat/SANEF).

- e) La section de l'autoroute A 29 dite, "Rocade Sud d'Amiens", d'une longueur de 8 kilomètres environ, avec des caractéristiques autoroutières sauf en ce qui concerne le viaduc de l'Avre, (pour un sens seulement).
- f) La section de RN42 entre le giratoire de la RN42 à l'ouest d'A26 et le demi diffuseur de Lumbres avec la D 225.

Article 2 – Assiette de la concession

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

Les limites de la concession sont les suivantes :

En section courante d'autoroute :

Sur l'autoroute du Nord (A 1), la limite de concession est fixée : au Sud, dans la traversée de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle au droit de l'ancienne RN 2, au Nord, à celui de Dourges (A 21).

Sur l'autoroute A 2, embranchée sur la A 1 à Comblès vers Bruxelles, la limite est de la concession est fixée au Nord à l'échangeur d'Hordain (N 30).

Sur l'autoroute A 26, Calais-Dijon, la limite de la concession est fixée : au Nord, à Calais, au raccordement avec l'A 16 et la rocade Est de Calais, au Sud, au tympan Sud du passage supérieur du diffuseur de Troyes-Nord (D 15).

Sur l'autoroute de l'Est (A 4), Paris-Strasbourg, la limite de la concession est fixée : à l'Ouest, au droit du D 33 (Seine-Saint-Denis), à l'Est, à Reichstett (Bas-Rhin), à l'échangeur D 63 / D 263 échangeur exclu.

Sur l'autoroute A 16, Ile-de-France-Boulogne- Dunkerque, la limite de la concession est fixée : au Sud, au raccordement avec la N 104 (Francilienne), au côté Nord, au droit du musoir de la bretelle de sortie du diffuseur de Boulogne-Est (N 42).

Sur l'autoroute A 29, Neufchâtel-en-Bray-Amiens-Saint Quentin, la limite de la concession est fixée : à l'Ouest, au raccordement avec l'A 28, à l'Est, au raccordement avec l'A 26.

Sur la section de l'autoroute entre le giratoire de la RN42 à l'ouest d'A26 et le demi diffuseur de Lumbres avec la D 225, la limite de la concession est fixée à l'Ouest, au diffuseur de Lumbres avec la D 225 (1/2 diffuseur Est uniquement), à l'Est à l'autoroute A26.

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

AUTOROUTES	ECHANGEURS	VOIES RACCORDEES correspondant à la limite de concession
A 1	Demi-échangeur Nord de Roissy. Francilienne. Saint-Witz. Plailly. Senlis-Bonsecours. Senlis-Chamant. Chevrières. Arsy. Ressons. Roye. Vallée de la Somme Maurepas. Bapaume. Arrageois (Arras-Est). Fresnes-lès-Montauban. Hénin-Beaumont. Noyelles-Godault. Dourges.	Voirie de l'aéroport Charles- de-Gaulle. D 104, raccordements à la D 104 non compris. D 10 et D 16 Voie d'accès au parc de loisirs. N 330 et N 324. N 324. D 200. N 31. D 935. D 934. N 29. D 938. N 30. N 39. N 50. D 40 E. N 43. A 21.
A 2	Fontaine-Notre-Dame (Cambrai). Hordain.	N. 30. N 30.
A 4 A 140 A 314 A 315	Noisy-le-Grand Ouest. Noisy-le-Grand Est. Champs-sur-Marne. Val Maubuée. Croissy-Beaubourg. Collégien. Ferrières. Bussy-Saint-Georges Jossigny (Val-d'Europe). Serris. Bailly-Romainvilliers. Bretelle de Coutevroult. Crécy-la-Chapelle. Bretelle de Meaux (A 140).	D 33. D 194. N 370. RD199 et RN 104. Y9. A 104 - N 371. D 35. Voirie nouvelle Voirie nouvelle. D 231. D 344 P (pénétrante vers le boulevard circulaire) et voie d'accès au parc de loisirs. N 36 Sud. N 34. Raccordement du contournement ouest de Meaux comprenant

AUTOROUTES	ECHANGEURS	VOIES RACCORDEES correspondant à la limite de concession
	<p>N 36 vers Melun.</p> <p>Saint-Jean-les-Deux- Jumeaux.</p> <p>Montreuil-aux-Lions.</p> <p>Château-Thierry.</p> <p>Dormans.</p> <p>Reims Sud Porte du vignoble</p> <p>La Veuve.</p> <p>Saint-Etienne-au-Temple.</p> <p>Sainte Ménéhould.</p> <p>Clermont-en-Argonne.</p> <p>Voie sacrée.</p> <p>Verdun.</p> <p>Fresnes-en-Woëvre.</p> <p>Jarny.</p> <p>Sainte-Marie-aux-Chênes.</p> <p>Rombas.</p> <p>Sémécourt.</p> <p>Croix-de-Hautconcourt.</p> <p>Argancy jusqu'à la D 1.</p> <p>A 4 - A 315.</p> <p>A 4 - A 314.</p> <p>Boulay.</p> <p>Saint-Avold.</p> <p>Freyming.</p> <p>Farebersviller.</p> <p>Puttelage.</p> <p>Sarreguemines.</p> <p>Sarre-Union.</p> <p>Phalsbourg.</p> <p>Saverne.</p> <p>Hochfelden.</p> <p>Brumath Nord.</p> <p>Brumath Sud.</p> <p>Hoerdt.</p> <p>Reischett.</p>	<p>l'échangeur de Quincy-Voisin jusqu'à la D 228.</p> <p>Raccordement avec la section d'origine, avant A 4, y compris l'échangeur avec D 406.</p> <p>N 3.</p> <p>D 401.</p> <p>D 1.</p> <p>D 980.</p> <p>D 951</p> <p>D 21.</p> <p>D 977.</p> <p>D 85.</p> <p>D 998.</p> <p>D 163.</p> <p>D 964.</p> <p>D 908.</p> <p>N 103.</p> <p>D 181 A.</p> <p>N 52.</p> <p>N 52 – D 112 F.</p> <p>A 31.</p> <p>D 1.</p> <p>N 431.</p> <p>Voie rapide Est ou voirie locale.</p> <p>D 19.</p> <p>N 3 A.</p> <p>N 3 et A 320.</p> <p>D 29.</p> <p>D 30.</p> <p>N 61.</p> <p>N 61.</p> <p>N 4.</p> <p>D 6.</p> <p>D 100 et D 32.</p> <p>N 340.</p> <p>N 63.</p> <p>A 35 Nord et le futur contournement de Strasbourg</p> <p>D 63 et D 263.</p>
<p>A344</p> <p>A34</p>	<p>Reims-Tinqueux.</p> <p>Reims-Centre.</p>	<p>N 31.</p> <p>Boulevard Roederer.</p>

AUTOROUTES	ECHANGEURS	VOIES RACCORDEES correspondant à la limite de concession
	Reims-Cathédrale. Reims-Saint-Rémy. Reims-Cormontreuil.	Avenue P. Marchandeaup, chaussée Bocquaine. Voie du Rouillat. Liaison A 34 et N 244 côté Cormontreuil.
A 26 Nord	Calais. Nordausques. Audomarois (Saint-Omer). Bretelle de Lumbres demi- échangeur orienté sud. Thérouanne. Lillers. Le Béthunois. Nœux-les-Mines. Le Liévinois (Aix-Noulette). Thélus (Arras Nord). Marquion (Cambrai Ouest). Masnières (Cambrai Sud). Saint-Quentin-La-Vallée. Gauchy (Saint-Quentin-Sud). Courbes. Laon-Chambry. Vallée de l'Aisne. La Neuville. Les Tondeurs.	Rocade Est - A 16. D 217. N 42. Raccordement avec la section RN 42 d'origine jusqu'à la D 225. D 77. D 916 E. N 41. RD 937. A 21. N 17. D 939. D 917. N 29. D 1. D 35. N 2. D 925. N 44. Boulevard des Tondeurs.
A 26 Sud	Saint-Gibrien. Mont-Choisy. Vatry. Sommesous. Arcis-sur-Aube. Troyes Nord.	D 3. D 5. Voirie de la ZAC n° 2. N 4. D 441. D 15.
A16	Demi bifurcation N 104 (La Francilienne) orientée Nord. Demi-échangeur orienté Nord de la Croix Verte Demi-échangeur orienté Sud de Nerville-la-Forêt. Demi-échangeur orienté Nord avec la N184. Mours. Persan. Méru. Beauvais-Sud. Beauvais-Est.	A 16-N 104. N1, D9, D 301, D 909. D 64 E. N184. N 1 et D 922. D 4. D 105. N 1. N 31.

AUTOROUTES	ECHANGEURS	VOIES RACCORDEES correspondant à la limite de concession
	Hardivillers. Essertaux. Branche Est d'A 29. Amiens-Sud-Ouest. De l'échangeur avec la branche Ouest d'A 29. Amiens-Ouest. Amiens-Nord-Ouest. Fixecourt. Abbeville-Est. Abbeville-Nord. Côte picarde. Berck. Etaples-Le Touquet. Hardelot. Boulogne Sud. Boulogne-Port. Saint-Martin-Boulogne. Boulogne-Est.	D 930. D 920. N 1. N 29. La branche Ouest d'A 29. Pénétrante Ouest. N 1. N 1. N 1. A 28 et rocade Ouest. N 1. Pénétrante de Berck. N 39. D 940. N 1. Rocade de Boulogne. D 341. N 42.
A 29	A 28. Mortemer. Aumale. Poix-de-Picardie. Dury (Amiens-Sud). Saint-Fuscien. Cagny. Amiens Est. Longueau. Villers-Bretonneux. Ablaincourt-Pressoir A 29/A 21 et gare TGV. Athies. A 26.	A 28 côté Neufchâtel-en-Bray. N 29. N 29. D 901. N 1. D 7. D 116. Rocade Nord-Est d'Amiens (N 25). D 934. D 23. Voirie locale nouvelle. D 937. A 26 côté Saint-Quentin.

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

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

Article 2 bis – Situation juridique des biens de la concession

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

Ils sont définis de la façon suivante :

1. Biens de retour.

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

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

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

2. Biens de reprise.

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

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

3. Biens propres.

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

4. Une nomenclature et un inventaire sont établis contradictoirement, à l'initiative et aux frais du concessionnaire, classant les biens selon les trois catégories visées ci-dessus. Ces documents sont approuvés par le concédant et mis à jour tous les cinq ans par le concessionnaire, à ses frais. Leur mise à jour est vérifiée avant l'établissement du programme d'entretien et de renouvellement prévu à l'article 38 du présent cahier des charges. La nomenclature et l'inventaire sont tenus à la disposition du concédant sur simple demande.

Article 3 - Caractéristiques générales des ouvrages

3.1. La longueur des autoroutes concédées à la société et énumérées à l'article 1er de la convention de concession est de **1 400** kilomètres environ.

3.2. Le profil en travers final, le profil en travers minimal en première phase et la vitesse de référence des différents tronçons d'autoroutes restant à entreprendre ou construites en premières phases sont définis dans le tableau ci-après et par les annexes 4, 4'' et II.

AUTOROUTE	PHASE DEFINITIVE	PREMIERE PHASE (éventuellement)	CATEGORIE ICTAL
A 26 - (Calais - Reims)			
Aix-Noulette - Arras (A1)	2 x 3 voies sur 34 mètres T.P.C. = 5 mètres B.A.U. = 3 mètres	2 x 2 voies sur 27 mètres T.P.C. = 5 mètres B.A.U. = 3 mètres	L 120
Cambrai (A2) - Saint-Quentin Sud (C.D. 1)	2 x 3 voies sur 34 mètres T.P.C. = 5 mètres B.A.U. = 3 mètres	2 x 2 voies sur 27 mètres T.P.C. = 5 mètres B.A.U. = 3 mètres	L 120
Châlons-en-Champagne - Troyes.	2 x 2 voies sur 23,5 mètres T.P.C. = 3 mètres B.A.U. = 2,5 mètres		L 120
A 26 / D 225 – Bretelle de Lumbres	2 x 2 voies		L2 ICTAAL 2000 pour la section neuve
A 4 (Paris - Metz)			
C.D. 33 - Bretelle Est de Meaux (Noisy-le-Grand)	2 x 3 voies		L 120
Bretelle Est de Meaux – Raccordement Ouest du contournement Sud de Reims	2 x 3 voies sur 32,50 mètres	2 x 2 voies sur 25 mètres	L 120
Contournement Sud de Reims	2 x 3 voies	2 x 2 voies	Catégorie L 1 de l'ICTAAL 2000
Echangeur de Cormontreuil – Les Grandes-Loges (A 26 Sud).	2 x 3 voies sur 32,50 mètres	2 x 2 voies sur 25 mètres	L 120
Les Grandes-Loges (A 26 Sud) - Sainte-Marie-aux-Chênes (Auboué).	2 x 3 voies sur 32,50mètres	2 x 2 voies sur 22 mètres	L 120 (1)
Sainte-Marie-aux-Chênes (Auboué) - R.N. 412 (diffuseur de Rombas).	2 x 3 voies sur 32,50 mètres	2 x 2 voies sur 25 mètres	L 120
Liaison A 31 – A 32	2 x 3 voies sur 32,50 mètres	2 x 2 voies sur 25,50 mètres	L 120

AUTOROUTE	PHASE DEFINITIVE	PREMIERE PHASE (éventuellement)	CATEGORIE ICTAL
Freyming – Phalsbourg	2 x 2 voies sur 23 mètres		L 120
Phalsbourg – Saverne	2 x 2 voies sur 23 mètres		L 100
Saverne – Brumath Nord	2 x 3 voies sur 31 mètres	2 x 2 voies sur 24 mètres	L 120
Brumath Nord – Reischett (CD 63)	2 x 3 voies sur 32,50 mètres	2 x 2 voies sur 25,50 mètres	L 120
A 16 (Paris - Boulogne-sur-Mer)			
La Francilienne – L’Isle-Adam	2 x 2 voies		Catégorie L 1 de l’ICTAAL 2000
L’Isle-Adam – Amiens Nord Ouest	2 x 3 voies	2 x 2 voies (2)	L 120
Amiens Nord Ouest - Boulogne-sur-Mer	2 x 2 voies		L 120
A 1 (Roissy – Dourges)			
Fresnes-lès-Montauban – Dourges	2 x 3 voies	2 x 2 voies	L 120
A 29 (Neufchâtel-en-Bray – Saint-Quentin)			
Neufchâtel-en-Bray – Amiens	2 x 2 voies	Profil en travers réduit à définir	L 120
Amiens – Saint-Quentin	2 x 2 voies	Profil en travers réduit à deux fois une voie sur la traversée de la Somme	L 120

(1) A l’exception de deux points singuliers situés entre la Biesne et l’Aire (P.K. 206 et 211) pour lesquels la vitesse de référence peut être abaissée à 100 km/heure.

(2) A l’exception de la section RN 322-RN 184 qui sera réalisée en première phase à 2 x 3 voies.

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

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

- autoroute A 26 : échangeur de Mont-Espin (Cormicy) ;

3.5. Les sections construites par l'Etat ont été remises à la société concessionnaire dans leur situation minimale définie ci-dessus.

Il appartiendra à la société concessionnaire de passer à ses frais, risques et périls à la situation définitive dans les conditions définies au présent cahier des charges.

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

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

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

Elle doit prévoir ses dispositifs de péage de manière à être en mesure de satisfaire aux prescriptions des articles 25 à 29 du présent cahier des charges.

4.3 De façon générale, la société concessionnaire est responsable de l'établissement des avant-projets en conformité avec les avant-projets sommaires approuvés par le ministre chargé de la voirie nationale.

Elle les établit et les lui adresse en temps utile. Le directeur général de la société atteste à l'occasion de cette transmission leur conformité au présent cahier des charges et aux dispositions de l'avant-projet sommaire arrêtées par le ministre chargé de la voirie nationale. La présentation de cette attestation constitue un préalable à l'engagement des travaux correspondants.

Toutefois les avant-projets de signalisation sont soumis à l'approbation du ministre chargé de la voirie nationale. Cette approbation constitue un préalable à l'engagement des travaux correspondants.

La composition des dossiers d'avant-projet est définie par une décision du ministre chargé de la voirie nationale. Chaque avant-projet ainsi que les projets d'exécution correspondants établis ultérieurement par la société concessionnaire doivent respecter les instructions visées en annexe.

Les projets établis selon les normes définies par les instructions visées ci-dessus doivent être conçus pour satisfaire les règles générales intéressant la sécurité des usagers, la commodité et l'économie de la circulation.

4.4 S'il lui en est fait la demande, la société concessionnaire est tenue de présenter au service du contrôle des autoroutes le projet d'exécution de chacune des sections de l'autoroute ainsi

que de tous les ouvrages dont la construction lui incombe, y compris ceux des installations annexes. La composition des dossiers des projets d'exécution est définie par le ministre chargé de la voirie nationale. Dans tous les cas, elle est tenue de présenter au service du contrôle, lorsque ce dernier lui en fait la demande, les justifications des ouvrages.

- 4.5 La société concessionnaire peut soumettre au ministre chargé de la voirie nationale des demandes de modification ou de dérogation aux documents visés aux paragraphes précédents. Ces demandes doivent comporter des justifications techniques, économiques et financières des modifications ou des dérogations sollicitées.

Les demandes doivent, en outre, faire mention des mesures d'exploitation particulières qui pourraient s'avérer nécessaires du fait des dérogations demandées.

- 4.6 La société concessionnaire est tenue de procéder à l'étude de toutes variantes prescrites par l'Etat. Les modalités de réalisation et de financement de ces variantes sont établies d'un commun accord entre les deux parties.

- 4.7 Toutes ces procédures n'ont pour effet ni d'engager la responsabilité de l'Etat ni de dégager celle de la société concessionnaire des conséquences que peuvent avoir l'imperfection des dispositions prévues, la mauvaise exécution des travaux ou le fonctionnement des ouvrages.

TITRE II - CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE

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

La remise à la société concessionnaire des terrains acquis ainsi que des ouvrages et installations réalisés par l'Etat visés au paragraphe 1.2 ci-dessus donne lieu à l'établissement de procès-verbaux auxquels sont joints des états descriptifs et tous les plans nécessaires pour définir la consistance des immeubles ainsi remis.

Par ces procès-verbaux, la société concessionnaire reconnaît avoir une complète connaissance des terrains, ouvrages et installations qui lui sont remis et renonce à toute réclamation à ce sujet envers l'Etat. Ces documents sont joints au présent cahier des charges au moment de la remise.

Article 6 – Marchés de travaux, de fournitures et de services

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

Les marchés de travaux, de fournitures ou services pour lesquels une procédure de publicité a été engagée à une date antérieure à l'approbation du treizième avenant à la présente convention, ainsi que les avenants auxdits marchés, demeurent soumis aux stipulations du cahier des charges

qui les régissaient à cette date pour autant qu'elles ne sont pas contraires aux dispositions législatives et réglementaires applicables.

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

Les ouvrages sont exécutés conformément aux avant-projets et aux avant-projets sommaires approuvés en respectant les clauses techniques du cahier des prescriptions communes applicables aux marchés de travaux relevant des services de l'équipement dans les conditions précisées en annexe.

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

Article 6 bis - Contrôle de l'exécution des marchés de travaux, de fournitures et de services

6 bis.1. Le concédant, désigne le service ci-après dénommée « Autorité chargée du contrôle », chargé de contrôler, au nom et pour le compte du concédant, l'exécution des obligations de la société concessionnaire pour ce qui concerne la réalisation des marchés de travaux, de fournitures et de services.

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

6 bis.2. La société concessionnaire met en permanence à la disposition de l'Autorité chargée du contrôle, des locaux de travail et de réunion lui permettant d'effectuer sa mission dans des conditions matérielles satisfaisantes.

6 bis.3. La société concessionnaire communique à l'Autorité chargée du contrôle, chaque trimestre, les calendriers prévisionnels établis sur une base mensuelle permettant d'apprécier le bon déroulement des marchés visés au 6 bis.1, particulièrement par rapport à la ou aux dates de mise en service des autoroutes ou sections d'autoroutes en construction ou à construire.

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

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

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

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

Article 7 – Sectionnement des travaux – Dates de mise en service

7.1. Définition du sectionnement.

Il est défini le sectionnement suivant :

Section A : section Amiens-Nord-Ouest-Boulogne-sur-Mer de l'autoroute A 16 ;

Section B : section Amiens-Saint-Quentin de l'autoroute A 29 ;

Section C : section Neufchâtel-en-Bray-Amiens de l'autoroute A 29 ;

Section D : section L'Isle-Adam-La Francilienne de l'autoroute A 16 ;

Section E : contournement sud de Reims de l'autoroute A 4.

7.2. Dates de mise en service

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

Section A : 30 juin 1998 ;

Section B : 31 décembre 2000 ;

Section C : 31 décembre 2004 ;

Section D : la plus tardive des deux dates suivantes : 31 décembre 2012 ou cinq ans après la déclaration d'utilité publique ;

Section E : 31 mai 2011.

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

7.3. Dates limites de notification des déclarations d'utilité publique.

L'Etat s'engage à notifier au concessionnaire les déclarations d'utilité publique afférentes aux différentes sections au plus tard quarante-deux mois avant la date prévue pour leur mise en service à l'exception de la section D pour laquelle le délai de notification précité est de soixante mois. Au cas où une déclaration d'utilité publique est prononcée avec retard, la date limite de mise en service de la section correspondante est décalée d'un délai estimé

en accord avec la société concessionnaire, compte tenu de l'incidence réelle de ce retard sur l'avancement des travaux.

7.4. Programme des opérations.

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

7.5. Réalisation des investissements

a) En cas de retard, quelle qu'en soit la cause et indépendamment de l'application du 7.2.2., dans la réalisation des constructions programmées visées au paragraphe 7.1 du présent article et dans la réalisation des élargissements de sections visés à l'article 9 du présent cahier des charges, la société concessionnaire sera redevable à l'Etat d'une compensation au titre de l'avantage financier éventuel découlant de ces retards.

Le retard dans la réalisation de ces opérations de construction et d'élargissements est calculé section par section, tous les cinq ans à compter du 31 décembre 2008 inclus, en fonction des investissements effectivement réalisés et des dernières prévisions d'investissements jusqu'à la date de mise en service de chacune des opérations. Le retard est apprécié au regard des dates prévues au 7.2.1 du présent article pour les constructions programmées au 7.1, étant précisé que, pour la section D, la date à prendre en compte est le 31 décembre 2012, et des dates définies à l'article 9 du présent cahier des charges pour les élargissements.

Le retard à réaliser la section de l'autoroute A16, comprise entre L'Isle-Adam et la Francilienne (section D), dont le coût a été déjà pris en compte dans la détermination des tarifs, est de nature à procurer à la société concessionnaire un avantage financier à restituer au sens du présent article. L'évaluation de cet avantage financier est reportée au 31 décembre 2013.

b) Pour chaque section dont la mise en service est retardée ou susceptible d'être retardée, l'avantage financier pour la société est égal à 84% du différentiel d'investissements capitalisé au taux k_1 jusqu'à l'échéance quinquennale du calcul de la compensation. Pour les opérations intégrées dans le présent cahier des charges à la date du septième avenant, le taux k_1 est égal à 6,5%. Pour les opérations intégrées ultérieurement, le taux k_1 est égal au coût de financement de l'Etat sur la durée la plus proche de celle de la concession restant à courir à la date d'intégration de l'opération majoré d'une prime de risque de 2,5%.

Le montant du différentiel d'investissements est déterminé par différence entre la valeur actuelle nette de l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe X au présent cahier des charges et la valeur actuelle nette de l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées et le rythme prévisible des dépenses à réaliser jusqu'à la date de mise en service, dit échéancier recalé. Le calcul se fait en euros courants, à valeur globale d'investissements inchangée en euros constants. A ce titre, un coefficient multiplicateur est

appliqué de façon uniforme aux montants annuels d'investissements de l'échéancier recalé. Ce coefficient multiplicateur est égal au rapport entre, d'une part, le montant total de référence des travaux en euros constants, tels que prévus dans le présent contrat, et, d'autre part, le montant total des travaux également en euros constants, qui aura été réestimé lors du compte rendu d'exécution de la concession prévu à l'article 35.3 du présent cahier des charges. La valeur actuelle nette est calculée en prenant le taux k_1 tel que défini dans le présent article.

Le montant de l'avantage financier à restituer par la société concessionnaire à chaque échéance quinquennale est corrigé des montants d'avantage financier déjà restitués aux échéances précédentes sur les opérations concernées.

c) La compensation globale est assurée comme suit :

La société concessionnaire réalise en priorité des investissements supplémentaires non prévus au cahier des charges sur le réseau concédé pour un montant, actualisé au taux de k_2 , égal à la somme des avantages financiers, calculés conformément au b) ci-dessus, pour l'ensemble des opérations faisant l'objet d'un retard. La nature et la programmation de ces investissements sont définies d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire. Le taux k_2 est égal au coût de financement de l'Etat sur la maturité la plus proche de la durée de la concession restant à courir à l'échéance quinquennale du calcul de la compensation majoré d'une prime de risque de 2,5%.

A défaut de besoins d'investissements supplémentaires, la nature et les modalités de la compensation sont déterminées d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire.

Le montant de la compensation est calculé dans les deux mois qui précèdent la fin de chaque échéance quinquennale à compter du 31 décembre 2008 inclus. Il est exprimé en valeur décembre de l'année de l'échéance quinquennale en cours. La compensation interviendra au plus tard avant le 31 décembre de l'échéance suivante.

d) Pour chaque opération mentionnée au a ci-dessus, la société fournit sous sa responsabilité au concédant, avant le 1er décembre de chaque année, les informations nécessaires à l'exécution du présent article, notamment les montants annuels de dépenses réalisées et prévisionnelles nécessaires à l'établissement de l'échéancier recalé.

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

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

a) Par dérogation aux dispositions du paragraphe 7.5 de l'article 7, en cas d'écart entre l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe Xbis au présent cahier des charges et l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées relatives à la mise en œuvre du programme d'investissements prévu à l'annexe PRA 1 du présent cahier des charges, quelle qu'en soit la cause, la société concessionnaire sera redevable à l'État d'une compensation au titre de l'avantage financier découlant de ce retard.

L'écart entre ces deux échéanciers est constaté au 31 décembre de l'année de la dernière mise en service, et au plus tard au 31 décembre 2021.

b) La compensation au titre de l'avantage financier mentionné au *a* est égale au différentiel d'investissements capitalisé au taux k_3 de 8,1%.

Le montant du différentiel d'investissements est déterminé pour l'ensemble du programme par différence entre la valeur actuelle nette de l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe Xbis au présent cahier des charges et la valeur actuelle nette de l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées, dit échéancier recalé. Le calcul se fait en euros courants, à valeur globale d'investissements inchangée en euros constants. A ce titre, un coefficient multiplicateur est appliqué de façon uniforme aux montants annuels d'investissements de l'échéancier recalé. Ce coefficient multiplicateur est égal au rapport entre, d'une part, le montant total de référence des investissements en euros constants, tels que prévus dans l'annexe Xbis et, d'autre part, le montant total des dépenses effectivement réalisées également en euros constants. La valeur actuelle nette est calculée en prenant le taux k_3 tel que défini dans le présent paragraphe.

c) La compensation globale est assurée comme suit :

La société concessionnaire réalise en priorité des investissements supplémentaires non prévus au cahier des charges sur le réseau concédé pour un montant, actualisé au taux de k_3 , égal au montant de l'avantage financier calculé conformément au *b* ci-dessus. La nature et la programmation de ces investissements sont définies d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire.

A défaut de besoins d'investissements supplémentaires, la nature et les modalités de la compensation sont déterminées d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire.

Le montant de la compensation est calculé par la société concessionnaire et soumis au concédant dans les deux mois qui suivent l'échéance mentionnée au *a* ci-dessus. Il est exprimé en valeur décembre de l'année de cette échéance. La compensation intervient au plus tard vingt-quatre mois suivant le calcul de la compensation.

d) Pour le programme d'investissements mentionné au *a* ci-dessus, la société fournit sous sa responsabilité au concédant, avant le 1er décembre de l'année de l'échéance mentionnée au *a* ci-dessus, les informations nécessaires à l'exécution du présent article, notamment les montants annuels des dépenses effectivement réalisées.

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

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

a) Par dérogation aux dispositions du paragraphe 7.5 de l'article 7, en cas d'écart entre l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe X bis.2 au présent cahier des charges et l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées, le cas échéant minorées de l'apport de cofinancement des tiers et notamment des collectivités territoriales, relatives à la mise en œuvre du programme d'investissements prévu à l'annexe PIA 1 du présent cahier des charges, quelle qu'en soit la cause, la société concessionnaire sera redevable à l'État d'une compensation au titre de l'avantage financier découlant de cet écart.

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

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

b) La compensation au titre de l'avantage financier mentionné au a est égale au différentiel d'investissements capitalisé au taux k_4 de 6,5 %.

Pour les opérations mentionnées au point 1 de l'annexe PIA 1, la compensation s'apprécie opération par opération.

Pour les opérations mentionnées au point 2 de l'annexe PIA 1, la compensation s'apprécie de manière globale, c'est-à-dire en considérant que ces opérations ne forment qu'un seul et même investissement, dont chaque échéancier – prévisionnel et recalé – est égal à la somme des échéanciers de chaque opération.

Le montant du différentiel d'investissements est déterminé pour l'ensemble des opérations, à l'exclusion des opérations abandonnées dans les conditions prévues au e, par différence entre la valeur actuelle nette de l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe X bis.2 au présent cahier des charges et décalé de la durée comprise entre la date d'entrée en vigueur du 13^e avenant et la date du 1^{er} avril 2017, et la valeur actuelle nette de l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées, le cas échéant minorées de l'apport de cofinancement des tiers et notamment des collectivités territoriales, dit échéancier recalé.

Pour les opérations mentionnées au point 1 de l'annexe PIA 1, l'avantage financier est en outre minoré des effets liés au retard de l'entrée en vigueur de la DUP par rapport à la date prévisionnelle indiquée dans ladite annexe, décalée, le cas échéant, de la durée comprise entre la date d'entrée en vigueur du 13^e avenant et la date du 1^{er} avril 2017. Ne sont pris en compte au titre du présent alinéa que les retards générés par une cause imputable à l'Etat et extérieure à la société concessionnaire et totalement hors de son contrôle, cette minoration ne pouvant conduire à un avantage financier négatif sur cette même partie du retard.

Le calcul se fait en euros courants, à valeur globale d'investissements inchangée en euros constants. A ce titre, un coefficient multiplicateur est appliqué de façon uniforme aux montants annuels d'investissements de l'échéancier recalé. Ce coefficient multiplicateur est égal au rapport entre, d'une part, le montant total de référence des investissements en

euros constants, tels que prévus dans l'annexe X bis.2 et, d'autre part, le montant total des dépenses effectivement réalisées également en euros constants. La valeur actuelle nette est calculée en prenant le taux k_4 tel que défini dans le présent paragraphe.

c) La compensation globale est assurée comme suit :

La société concessionnaire réalise en priorité des investissements supplémentaires non prévus au cahier des charges sur le réseau concédé pour un montant, actualisé au taux de k_4 , égal au montant de l'avantage financier calculé conformément au *b* ci-dessus. La nature et la programmation de ces investissements sont définies d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire.

A défaut de besoins d'investissements supplémentaires, la nature et les modalités de la compensation sont déterminées d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire.

Le montant de la compensation est calculé par la société concessionnaire et soumis au concédant dans les deux mois qui suivent l'échéance mentionnée au *a* ci-dessus. Il est exprimé en valeur décembre de l'année de cette échéance. La compensation intervient au plus tard 24 mois suivant le calcul de la compensation.

d) Pour le programme de travaux mentionné au *a* ci-dessus, la société fournit sous sa responsabilité au concédant, avant le 1er décembre de l'année de l'échéance mentionnée au *a* ci-dessus, les informations nécessaires à l'exécution du présent article, notamment les montants annuels des dépenses effectivement réalisées.

e) Une opération listée à l'annexe PIA 1 est abandonnée notamment si l'une au moins de ces conditions est remplie :

- l'engagement financier d'une collectivité territoriale ne peut être obtenu par le concessionnaire dans les 12 mois suivants la date d'entrée en vigueur du 13^e avenant ;
- les travaux ne sont pas engagés dans les cinq ans suivants la date d'entrée en vigueur du 13^e avenant, notamment en raison d'une décision de l'Etat ;
- pour les opérations mentionnées au point 1 de l'annexe PIA 1, la DUP ne peut être obtenue dans un délai de 24 mois par rapport à la date prévisionnelle indiquée au point 1 de ladite annexe, décalée de la durée comprise entre la date d'entrée en vigueur du 13^e avenant et la date du 1^{er} avril 2017 ;
- le concédant et la société concessionnaire en conviennent d'un commun accord.

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

Cette compensation est égale à la part du coût de l'investissement concerné compensée par voie tarifaire, indiquée à l'annexe PIA 1, capitalisée au taux k_4 , minorée de l'ensemble des coûts et frais déjà engagés par le concessionnaire et dûment justifiés par lui sur l'opération abandonnée.

La mise en œuvre de la compensation s'applique dans les conditions du *c*.

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

7.8. Réalisation des investissements prévus à l'annexe CP 1

a) Par dérogation aux dispositions du paragraphe 7.5 de l'article 7, en cas d'écart entre l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe X bis.3 au présent cahier des charges et l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées, le cas échéant minorées de l'apport de cofinancement des tiers et notamment des collectivités territoriales, relatives à la mise en œuvre du programme d'investissements prévu à l'annexe CP 1 du présent cahier des charges, quelle qu'en soit la cause, la société concessionnaire sera redevable à l'État d'une compensation au titre de l'avantage financier éventuel en découlant.

L'écart entre ces deux échéanciers est constaté au 31 décembre de l'année de la dernière mise en service, et au plus tard au 31 décembre 2028. Toutefois, si une opération est abandonnée dans les conditions indiquées au e) du présent article, celle-ci fait l'objet d'un traitement différencié tel que prévu au e), et la part de l'échéancier liée à cette opération n'est pas prise en compte dans le constat de cet écart.

b) La compensation au titre de l'avantage financier mentionné au a) est égale au différentiel d'investissements capitalisé au taux k_5 de 4,9 %.

Le montant du différentiel d'investissements est déterminé pour l'ensemble du programme, à l'exclusion des opérations abandonnées dans les conditions prévues au e), par différence entre la valeur actuelle nette de l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe X bis.3 au présent cahier des charges et la valeur actuelle nette de l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées, le cas échéant minorées de l'apport de cofinancement des tiers et notamment des collectivités territoriales, dit échéancier recalé.

Le calcul se fait en euros courants, à valeur globale d'investissements inchangée en euros constants. A ce titre, un coefficient multiplicateur est appliqué de façon uniforme aux montants annuels d'investissements de l'échéancier recalé. Ce coefficient multiplicateur est égal au rapport entre, d'une part, le montant total de référence des investissements en euros constants, tels que prévus dans l'annexe X bis.3 et, d'autre part, le montant total des dépenses effectivement réalisées également en euros constants. La valeur actuelle nette est calculée en prenant le taux k_5 tel que défini dans le présent paragraphe.

c) La compensation globale est assurée comme suit :

La nature et les modalités de la compensation sont déterminées d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire.

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

Le montant de la compensation est calculé par la société concessionnaire et soumis au concédant dans les deux mois qui suivent l'échéance mentionnée au *a)* ci-dessus. Il est exprimé en valeur décembre de l'année de cette échéance. La compensation intervient au plus tard vingt-quatre mois suivant le calcul de son montant.

d) Pour le programme de travaux mentionné au *a)* ci-dessus, la société fournit sous sa responsabilité au concédant, avant le 1^{er} décembre de l'année de l'échéance mentionnée au *a)* ci-dessus, les informations nécessaires à l'exécution du présent article, notamment les montants annuels des dépenses effectivement réalisées.

e) Si une opération listée à l'annexe CP 1 est abandonnée, quelle que soit la cause de cet abandon, la société concessionnaire est redevable à l'État d'une compensation au titre de l'avantage financier en découlant.

Cette compensation est égale à la part du coût de l'investissement concerné compensée par voie tarifaire, indiquée à l'annexe CP 1, capitalisée au taux k5, minorée de l'ensemble des coûts et frais déjà engagés par le concessionnaire et dûment justifiés par lui sur l'opération abandonnée.

La mise en œuvre de la compensation s'applique dans les conditions du *c)*.

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

g) Certains frais au titre de l'opération « A4 écopont de Saverne » prévue par le 14^{ème} avenant au cahier des charges de la concession font l'objet de dispositions spécifiques précisées à l'annexe X.bis.4.

Article 8 – Mise en service des ouvrages et des installations de la concession.

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

Le concessionnaire indique à l'autorité chargée du contrôle un (1) mois avant la date qu'il envisage pour la mise en service s'il considère que les travaux réalisés sont conformes au contrat

de concession et permettent la mise en service de l'ouvrage ou de l'installation. Le concessionnaire joint pour cela à son envoi :

1. Une attestation signée du maître d'ouvrage :
 - indiquant, pour les contrats pour lesquels les opérations préalables à la réception ont eu lieu, les réserves ;
 - listant, pour les contrats pour lesquels les opérations préalables à la réception n'ont pas encore eu lieu, les principales réserves envisagées ;
 - certifiant la réalisation de l'ensemble des contrôles nécessaires à attester de la conformité aux dispositions techniques contractuelles.
2. La synthèse des remarques et leur criticité au regard de la mise en service, émise par le contrôle extérieur qu'il a mis en place ;
3. Un état de l'avancement à l'aide d'un système d'imagerie permettant de visionner l'ensemble de l'itinéraire.

L'autorité chargée du contrôle procède, en outre, dans les quinze (15) jours avant la date prévue pour chaque mise en service, à l'inspection de sécurité.

Cependant, l'autorité chargée du contrôle peut, au vu des éléments remis par le concessionnaire décrits ci-dessus et par décision motivée par l'inaptitude de la voie à garantir la sécurité et le confort des usagers, décaler la date prévisionnelle d'inspection de sécurité. La date de mise en service est décalée à due concurrence.

L'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. Le concessionnaire fournit les rapports de contrôle de sécurité routière correspondants à l'autorité chargée du contrôle.

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 devant être réalisés par le concessionnaire. Ce procès-verbal de l'inspection est rédigé par l'autorité chargée du contrôle et contresigné par le concessionnaire.

Le procès-verbal précise si les observations de l'autorité chargée du contrôle doivent être traitées préalablement ou postérieurement à la mise en service et si les travaux restants doivent être mis en œuvre préalablement ou postérieurement à la mise en service. L'autorité chargée du contrôle et la société concessionnaire fixent d'un commun accord les délais de traitement des observations et des travaux restants.

En cas de refus du concessionnaire de signer ce procès-verbal, la liste des travaux devant être entrepris et leurs délais de réalisation sont fixés par décision du ministre chargé de la voirie nationale.

Au vu des procès-verbaux de l'inspection de sécurité et des travaux 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 pouvant être réalisés postérieurement à la mise en service. A leur achèvement, ces travaux font l'objet d'une attestation du concessionnaire accompagnée le cas échéant d'un rapport de contrôle extérieur et d'un compte rendu illustré de photos.

Si les délais de traitement des observations et travaux identifiés aux procès-verbaux ne sont pas respectés, le concessionnaire s'expose à des pénalités dans les conditions de l'article 39.

Dans l'année qui suit cette mise en service, un dossier de récolement de l'ouvrage autoroutier est établi par la société concessionnaire en trois (3) exemplaires, dont un sous format numérique et qu'elle tient à disposition du concédant. Le concédant peut demander tous compléments ou précisions.

Article 9 – Modifications des ouvrages, Ouvrages et installations supplémentaires

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

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

9.3 L'Etat et la société concessionnaire procèdent à un examen du volume de la circulation, de sa répartition dans le temps et des conditions de son écoulement, en vue de parvenir à un accord sur l'augmentation du nombre des voies de circulation et sur les dates de leur réalisation. Sauf accord du ministre chargé de la voirie nationale, les travaux sont effectués aux frais de la société concessionnaire, sans répercussion sur le niveau des tarifs.

L'Etat peut imposer à la société concessionnaire, sans que cela puisse donner lieu à une indemnité au titre du paragraphe 9.2 précédent, de passer dans un délai de deux ans aux dispositions définitives concernant la plateforme et le nombre de voies lorsque le trafic journalier moyen aura atteint, sur une période de douze mois, pour les sections suivantes respectivement les chiffres de :

- a) Section Combles–Dourges de l'autoroute A1 : 30 000 véhicules par jour ;
- b) Section Lillers–Arras (A1) de l'autoroute A 26 : 42 000 véhicules par jour ;
- c) Section Cambrai–Reims de l'autoroute A 26 : 42 000 véhicules par jour ;
- d) Section A31–A315 de l'autoroute A 4 : 42 000 véhicules par jour ;
- e) Section Metz–Freyring de l'autoroute A 4 : 42 000 véhicules par jour ;
- f) Section Saverne–Brumath Nord de l'autoroute A4 : 42 000 véhicules par jour ;
- g) Section Brumath Nord–CD 63 de l'autoroute A4 : 42 000 véhicules par jour ;
- h) Section bretelle Est de Meaux–Château-Thierry, Château-Thierry–RN 31, Cormontreuil–Les Grandes-Loges, Les Grandes-Loges–RN 390, RN 390–RN 412 : 42 000 véhicules par jour.

Pour les sections b à h mentionnées ci-dessus, en cas de congestion de trafic, et pour un trafic journalier moyen, sur une période de douze mois, compris entre 36 000 véhicules par jour et 42 000 véhicules par jour sur l'ensemble de la section, l'Etat peut imposer à la société concessionnaire l'application de dispositifs de régulation dynamique du trafic sur l'infrastructure existante.

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

L'Etat peut imposer à la société concessionnaire, sans que cela puisse donner lieu à une indemnité au titre du paragraphe 9.2 précédent, la construction, dans un délai de trois ans, d'une autoroute de contournement de Reims, lorsque le trafic journalier moyen aura atteint, sur une période de douze mois, 63 000 véhicules entre le nœud autoroutier A4–A26 à l'ouest et l'échangeur de Cormontreuil.

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

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

- 9.5. La société concessionnaire réalise l'aménagement à 2x3 voies de la section de l'autoroute A4 comprise entre la Croix de Hauconcourt (A31) et l'échangeur A4 / A315 quarante-deux mois après la déclaration d'utilité publique.

- 9.6. La société concessionnaire réalise les opérations définies à l'annexe PRA 1 dans un délai fixé opération par opération à l'annexe PRA1.

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

La société concessionnaire peut, au plus tard jusqu'à six mois avant la date de réalisation complète des opérations environnementales figurant à l'annexe PRA1, soumettre au ministre chargé de la voirie nationale des demandes de modifications du programme technique et financier de ces opérations sans que celles-ci ne modifient le montant global des investissements définis à l'annexe PRA 1. Ces demandes doivent comporter des justifications techniques, économiques et financières des modifications sollicitées. Un programme technique et financier modificatif est établi et approuvé dans les mêmes formes que le programme initial.

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

La réalisation de certaines de ces opérations fait l'objet d'un cofinancement des collectivités territoriales ou de tiers concernés dont le montant est précisé en annexe PIA 1.

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

Article 9 bis – Suivi de l'exécution du plan de relance

9 bis 1. La société concessionnaire peut, au plus tard jusqu'au vingt-huitième mois suivant l'entrée en vigueur du neuvième avenant, soumettre au ministre chargé de la voirie nationale des demandes de modifications du programme technique et financier prévu à l'article 9.4 sans que celles-ci ne modifient le montant global des travaux définis à l'annexe PR 1. Ces demandes doivent comporter des justifications techniques, économiques et financières des modifications sollicitées. Un programme technique et financier modificatif est établi et approuvé dans les mêmes formes que le programme initial.

9 bis. 2. Tous les trois mois à compter de l'entrée en vigueur du neuvième avenant, la société concessionnaire adresse au ministre chargé de la voirie nationale un rapport détaillé d'exécution des travaux prévus à l'annexe PR 1 comprenant un état d'avancement physique et un échéancier prévisionnel ainsi que la quote-part valorisée correspondante des opérations telles que définies par décision ministérielle prévue à l'article 9.4 et 9 bis. 1. Le rapport devra faire état des risques identifiés de retard dans la réalisation des opérations programmées. Sur la base de ce rapport trimestriel, l'autorité chargée du contrôle organise une réunion de coordination avec la société concessionnaire en vue de s'assurer du bon déroulement des procédures, études et travaux, et de statuer sur les suites à donner aux retards éventuels.

9 bis. 3. Trois mois avant l'expiration du délai prévu au premier alinéa de l'article 9.4, la société concessionnaire transmet au ministre chargé de la voirie nationale la liste des opérations approuvées par les décisions ministérielles prévues à l'article 9.4 et 9 bis. 1 et qui n'ont pas pu être engagées.

9 bis. 4. Dans un délai de deux mois suivant l'expiration du délai prévu au premier alinéa de l'article 9.4, la société concessionnaire transmet au ministre chargé de la voirie nationale le calendrier effectif et la quote-part valorisée des opérations réalisées totalement ou partiellement à l'expiration du délai prévu au premier alinéa de l'article 9.4. La quote-part valorisée est définie en fonction des clés techniques et financières figurant au programme technique et financier approuvé par décision ministérielle prévue à l'article 9.4 et 9 bis. 1, à valeur d'investissement constante en euros constants pour chaque opération.

Pour chaque opération approuvée par décision ministérielle prévue à l'article 9.4 et 9 bis. 1, non réalisée ou réalisée partiellement quelle que soit la cause de cette non-réalisation, la société concessionnaire sera redevable vis-à-vis de l'Etat d'une compensation, d'un montant égal en euros constants à la quote-part valorisée des investissements non réalisés. La quote-part valorisée est définie en fonction des clés techniques et financières figurant au programme technique et financier approuvé par décision ministérielle prévue à l'article 9.4 et 9 bis. 1, à valeur d'investissement constante en euros constants pour chaque opération. Cette compensation interviendra sous la forme d'investissements complémentaires au bénéfice des usagers. La nature et la programmation de ces investissements seront définies d'un commun accord entre l'Etat et la société concessionnaire, en privilégiant pour les opérations engagées mais non totalement réalisées

l'achèvement de ces opérations. La mise en œuvre de cette compensation met fin à l'obligation de réaliser l'opération concernée.

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

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

9 ter 1. A l'occasion de chaque transmission du compte rendu d'exécution de la concession et chaque 30 décembre, la société concessionnaire adresse au ministre chargé de la voirie nationale un rapport détaillé d'exécution des opérations prévues à l'annexe PRA 1, comprenant notamment un état d'avancement physique et un échéancier prévisionnel, selon la trame prévue à l'annexe PRA 2. Le rapport devra faire état des risques identifiés de retard dans la réalisation des opérations programmées. Sur la base de ce rapport semestriel, l'autorité chargée du contrôle organise une réunion de coordination avec la société concessionnaire en vue de s'assurer du bon déroulement des procédures, études et travaux, et de statuer sur les suites à donner aux retards éventuels. Des réunions supplémentaires peuvent être prévues à la demande de l'Autorité chargée du contrôle.

9 ter 2. La société concessionnaire transmet au ministre chargé de la voirie nationale un rapport de bilan complet de la mise en œuvre du plan de relance tous les deux ans à compter du 31 décembre 2016 inclus, et ce jusqu'à l'achèvement de la dernière opération listée à l'annexe PRA 1.

Le rapport précise l'état d'avancement des opérations, fournit les explications nécessaires sur les éventuels retards, décrit et justifie toute modification apportée aux opérations prévues à l'annexe PRA 1, quelle qu'en soit la cause. Le rapport comporte les éléments de suivi du plan de relance autoroutier figurant dans la décision (C2014) 7850 final du 28 octobre 2014 de la Commission européenne, relatifs aux engagements pris par les autorités françaises dans le cadre de son instruction au titre des aides d'Etat.

Article 9 quater - Suivi de l'exécution des opérations objet du 14^e avenant

A l'occasion de chaque transmission du compte rendu d'exécution de la concession et chaque 30 décembre, un échéancier financier prévisionnel recalé des opérations prévues à l'annexe CP1 est transmis par la société concessionnaire au concédant.

Par ailleurs, tous les trois (3) mois à compter de la fin du semestre suivant l'entrée en vigueur du quatorzième avenant, la société concessionnaire adresse au ministre chargé de la voirie nationale un rapport détaillé d'exécution des opérations prévues à l'annexe CP 1, comprenant notamment un état d'avancement physique de celles-ci, selon la trame prévue à l'annexe CP2.

Le rapport fait état des risques identifiés de retard dans la réalisation des opérations programmées. Sur la base de ce rapport trimestriel, l'Etat organise une réunion de coordination

avec la société concessionnaire en vue de s'assurer du bon déroulement des procédures, études et travaux, et de statuer sur les suites à donner aux retards éventuels. Des réunions supplémentaires peuvent être prévues à la demande de l'autorité chargée du contrôle.

Article 10 – Délimitation des emprises

Dans les deux ans qui suivent la mise en service des divers ouvrages de la concession, il est procédé, aux frais de la société concessionnaire et, au besoin, d'office par l'Etat, à la délimitation des terrains faisant partie des dépendances immobilières de la concession qui constituent l'emprise de l'autoroute, à l'exception des emplacements des installations provisoires de chantiers des lieux d'extraction ou de dépôts de matériaux, qui ne font pas partie de la concession. Cette délimitation est soumise à l'approbation du ministre chargé de la voirie nationale.

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

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

Lorsque les travaux ont été déclarés d'utilité publique, la société concessionnaire est investie pour l'acquisition des terrains et l'exécution des travaux dépendant de la concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics.

Elle demeure, en même temps, soumise à toutes les obligations qui découlent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

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

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

Article 12 – Frais à la charge de la société concessionnaire

12.1 Tous les frais nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation des autoroutes, y compris les frais correspondant à l'éclairage des barrières de péage et des accès, ainsi qu'à la mise en place de dispositifs antibruit là où cela s'avère nécessaire sont à la charge de la société concessionnaire, sauf disposition contraire résultant de l'application éventuelle des paragraphes 1.1, alinéas a', b', c', 4.6 et 9.2.

12.2 Sont également à la charge de la société concessionnaire sauf recours contre qui de droit toutes les indemnités qui peuvent être dues à des tiers à ces mêmes titres. Il est toutefois précisé que les indemnités à verser éventuellement à des sociétés minières au titre des dommages entraînés pour l'exploitation du sous-sol par la construction de l'autoroute A 4 sont à la charge de l'Etat.

- 12.3 Sont en particulier à la charge de la société concessionnaire les dépenses d'acquisition des terrains qui sont réalisées dès l'origine pour la phase définitive précisée au paragraphe 3.2, sauf pour les sections Saverne - Brumath-Nord et Les Grandes-Loges - Sainte-Marie-aux-Chênes de l'autoroute A 4.

La société concessionnaire est tenue de procéder à l'étude des éventuels renforcements des ouvrages d'art situés sur les itinéraires routiers pour convois de classe E et super E. Les modalités de réalisation et de financement des renforcements qui seraient décidés par le ministre chargé de la voirie nationale sont établies dans les conditions du paragraphe 9.2 ci-dessus.

- 12.4 Lors du raccordement à un autre réseau concédé, le coût des échangeurs est pris en charge par moitié pour chaque société concessionnaire. Toutefois, la construction de l'échangeur entre les autoroutes A 4 et A 31 est à la charge de l'Etat.
- 12.5 Sur l'autoroute A 26, la dépense de construction de l'échangeur avec la rocade minière (échangeur d'Aix-Noulette) a été partagée par moitié entre l'Etat et la société concessionnaire.
- 12.6 L'ensemble du système de l'échange entre l'autoroute A 26, la rocade Est de Calais et la rocade littorale (Calais-Marck) est pris en charge par moitié entre l'Etat et la société concessionnaire.
- 12.7 La société concessionnaire participe au financement de la dépense de construction de la rocade Est de Calais sous forme d'un fonds de concours de 5 millions de francs versé à l'Etat.
- 12.8 Sur l'autoroute A 1, la construction de l'échangeur de Plailly nécessite la réalisation concomitante d'une quatrième voie dans le secteur non concédé entre la bretelle d'insertion de Roissy et la bifurcation de l'autoroute A 3, dans le sens Lille - Paris. La société concessionnaire participe au financement de la dépense de construction de cette quatrième voie pour un montant forfaitaire de 13,33 millions de francs.
- 12.9 Pour assurer l'accueil de l'autoroute A 16, la société concessionnaire participe au financement de la mise à 2 x 2 voies de la R.N. 184 entre Méry-sur-Oise et L'Isle-Adam (Val-d'Oise) sous forme d'un fonds de concours d'un montant forfaitaire de 30 MF versé à l'Etat.
- 12.10 Dans le cadre de la politique gouvernementale du 1% « paysage et développement », pour les sections à construire ou en cours de construction, la société concessionnaire contribue, sous réserve d'une participation des collectivités publiques intéressées à hauteur du même montant, aux dépenses nécessaires à la bonne insertion de l'autoroute dans le paysage environnant et participant au développement cohérent et durable des territoires traversés, dans l'intérêt tant des habitants du voisinage que des usagers de l'autoroute, y compris les dépenses d'entretien des aménagements paysagers ainsi réalisés. Ces dépenses peuvent concerner des interventions en dehors de l'emprise concédée.

Le montant global des dépenses d'investissement et d'entretien à la charge de la société concessionnaire ne pourra dépasser 1% du coût des ouvrages.

La société concessionnaire accordera une attention particulière à l'intégration paysagère des ouvrages et des équipements connexes à réaliser ou en cours de réalisation. Un soin particulier sera apporté aux études architecturales des nouveaux ouvrages d'art, afin de garantir leur bonne insertion dans les sites naturels et leur cohérence avec les caractéristiques des territoires traversés.

- 12.11. La société concessionnaire prend à sa charge le versement aux tiers désignés par le concédant d'un montant plafonné à 200 000 € HT (valeur octobre 2020) indexé à l'indice des prix à la consommation (hors tabac, ensemble des ménages) par année civile pour les années 2023 à 2031 pour la réalisation, pour les besoins du concédant, de prestations en lien avec les opérations objet du contrat de concession ou d'audits en lien avec les indicateurs visés à l'article 13.3. Ces prestations font l'objet d'accords conclus ou de commandes passées directement par le concédant et sous sa responsabilité dans le respect des obligations légales et réglementaires lui étant applicables. Le concédant communique à la société concessionnaire le nom de chacun des tiers concernés, préalablement à la conclusion de l'accord ou à la commande, afin de permettre à la société concessionnaire d'évaluer le(s) tiers par rapport aux obligations de cette dernière conformément aux lois et règlements qui lui sont applicables.

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

En cas d'écart entre l'échéancier de versements tel que défini ci-dessus, et l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées au titre du présent paragraphe, quelle qu'en soit la cause, la société concessionnaire est redevable à l'État d'une compensation au titre de l'avantage financier découlant de cet écart.

L'écart entre ces deux échéanciers est constaté tous les quatre ans à compter du 31 décembre 2023, et au plus tard au 31 décembre 2030.

La compensation au titre de l'avantage financier mentionné au présent paragraphe est égale au différentiel de versements capitalisé au taux k5.

La nature et les modalités de la compensation sont déterminées d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire.

TITRE III - EXPLOITATION DE L'AUTOROUTE

Article 13 – Exploitation, entretien et maintenance des ouvrages et installations

- 13.1. Qualité de l'exploitation, de l'entretien et de la maintenance des ouvrages et installations :

Sous peine des sanctions prévues aux articles 39 et 40 du présent cahier des charges, la société concessionnaire est tenue de disposer en tous temps et de mettre en œuvre sans délai tous les moyens conformes aux règles de l'art, de nature à assurer en permanence, quelles que soient les circonstances (et notamment les circonstances atmosphériques), la continuité de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de commodité.

Dans tous les cas, la force majeure, dûment constatée, exonère, en tout ou partie, le concessionnaire de sa responsabilité, tant vis-à-vis de l'autorité concédante que des usagers et des tiers.

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

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

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

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

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

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

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

Lorsque la société concessionnaire décide de confier à un tiers cette activité de dépannage, elle publie par voie de presse un avis d'appel à candidatures et met à la disposition des candidats un dossier de consultation indiquant les modalités et les critères de sélection. Tout candidat retenu est soumis à l'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. La société

concessionnaire notifie aux autres candidats la décision motivée rejetant leur candidature.

13.2. Information routière en temps réel des usagers :

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

La société concessionnaire et les services de l'État échangent, en temps réel, à titre gratuit et sans autre condition, les données liées à la sécurité routière et aux conditions générales de circulation, définies dans l'annexe Y au présent cahier des charges ou dans le cadre du schéma directeur d'information routière établi par l'État.

13.3 Indicateurs de performance :

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

- a) l'état structurel des chaussées ;
- b) l'état de surface des chaussées ;
- c) l'état structurel des ouvrages de franchissements ;
- d) la hauteur libre des ouvrages d'art ;
- e) la portance des ouvrages d'art
- f) la sécurité sur ouvrage d'art ;
- g) la qualité des aires de repos ;
- h) la surveillance du réseau ;
- i) les délais de signalement d'un événement grave par radio et panneaux à messages variables ;
- j) les délais de dépannage
- k) la gestion de la viabilité hivernale ;
- l) les délais de réponse aux sollicitations d'utilisateurs ;

La définition exacte ainsi que les modalités de mesure et de calcul de chacun de ces indicateurs et les objectifs y étant relatifs figurent en annexe sous la forme de fiches. En cas d'ambiguïté, les éléments indiqués dans les fiches l'emportent sur les éléments synthétiques de l'annexe IPP.

L'ensemble des actions de relevés, mesures et calculs nécessaires à la production des indicateurs est effectuée par le concessionnaire et sous sa responsabilité. Par exception, les relevés, mesures et calculs relatifs à l'indicateur de qualité des aires de repos sont effectués par le concédant et notifiés au concessionnaire par lettre simple.

Les calculs et résultats des indicateurs de performance font l'objet d'un rapport annuel de la part du concessionnaire, annexé au compte-rendu d'exécution de la concession prévu à l'article 35.3 du cahier des charges.

Les contrôles des niveaux de performance atteints par le concessionnaire peuvent être effectués par le concédant, le cas échéant représenté ou assisté par tout tiers de son choix. Ce contrôle peut intervenir à tout moment. En cas de contrôle permettant d'établir que le concessionnaire a commis une erreur substantielle dans la mesure ou dans le calcul d'un ou plusieurs indicateurs, ou n'a pas mesuré ou calculé de manière sincère un ou plusieurs indicateurs, ces frais de contrôle et d'assistance raisonnables et justifiés engagés par le concédant sont à la charge du concessionnaire.

Les indicateurs de performance peuvent donner lieu à des pénalités. Elles sont arrêtées par année civile sur le fondement des éléments transmis par le concessionnaire ou établis directement par le concédant pour l'indicateur de qualité des aires de repos. Elles concernent les résultats de l'année civile complète n pour tous les indicateurs, à l'exception de l'indicateur viabilité hivernale, dont la période correspond à la saison hivernale n/n+1. Les modalités d'application et de calcul des pénalités sont définies à l'article 39.

13.4 La société concessionnaire produit également annuellement, dans le cadre du compte rendu d'exécution de la concession, un état des indicateurs de suivi définis aux annexes IS 1bis, IS2, IS3 et IS4. Ces indicateurs ne sont pas soumis à pénalités.

Article 14 – Règlements d'exploitation, mesures de police et gestion du trafic

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

autorités investies du pouvoir de police de la circulation en vue de tirer le meilleur parti pour toutes les catégories d'usagers de l'ensemble du réseau routier dont fait partie l'autoroute concédée.

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

Article 15 – Interruptions et restrictions de la circulation

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

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

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

Article 16 – Obligations relatives à divers services publics

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

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

Article 17 – Sans objet

Article 18 – Agents de la société concessionnaire

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

Article 19 – Ecoute des usagers et réclamations

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

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

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

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

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

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

L'Etat prendra toutes les mesures de nature à conserver la confidentialité de ces informations.

TITRE IV - REGIME FINANCIER DE LA CONCESSION

Article 21 – Dispositions générales de financement

La société concessionnaire assure à ses risques et périls le financement de la conception, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des ouvrages de la concession, dans les conditions fixées par la convention de concession et le présent cahier des charges.

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

22.1 a) Les emprunts à long terme contractés par la société concessionnaire pour assurer le financement des sections d'autoroute A 4, entre A 31 et A 32, A 26 entre Lillers et Aix-Noulette, et A 4 Freyming - Reichstett bénéficient de la garantie de l'Etat, en principal et en intérêts, dans les limites d'un montant nominal de 430 millions de francs aux conditions économiques du mois de décembre 1970 et sur la base du projet en première phase défini par les documents techniques joints en annexe.

Le montant de ces emprunts est indexé sur le coefficient K 1 défini au paragraphe 34.1 ci-après, en prenant pour valeur du paramètre d'indice n celle du sixième mois précédant la date d'émission de l'emprunt.

- b) Les emprunts à long terme contractés par la société concessionnaire pour assurer le financement de la section Aix-Noulette - Arras de l'autoroute A 26 bénéficient de la garantie de l'Etat en principal et en intérêts, dans les limites d'un montant nominal de 134 millions de francs aux conditions économiques du mois de janvier 1974, sur la base du projet en première phase défini par les documents techniques joints en annexe.

Le montant de ces emprunts est indexé sur le coefficient K 2 défini au paragraphe 34.2 ci-après, en prenant pour valeur du paramètre d'indice n celle du sixième mois précédant la date d'émission de l'emprunt.

- c) Les emprunts à long terme contractés par la société concessionnaire pour assurer le financement de la section Saint-Omer - Lillers et Arras - Reims de l'autoroute A 26 bénéficient de la garantie de l'Etat, en principal et en intérêts, dans les limites d'un montant nominal de 1 812 millions de francs aux conditions économiques du mois de juillet 1978 et sur la base du projet en première phase défini par les documents techniques joints en annexe.

Le montant de ces emprunts sera indexé sur le coefficient K 2 défini au paragraphe 34.2 ci-après, en prenant pour valeur du paramètre d'indice n celle du sixième mois précédant la date d'émission de l'emprunt.

- d) Les emprunts à long terme contractés par la société concessionnaire pour assurer le financement de la section Saint-Omer - Nordausques de l'autoroute A 26 bénéficient de la garantie de l'Etat, en principal et en intérêts, dans les limites d'un montant nominal de 195,9 millions de francs aux conditions économiques du mois de juillet 1981 et sur la base du projet en première phase défini par les documents techniques joints en annexe.

Le montant de ces emprunts sera indexé sur le coefficient K 2 défini au paragraphe 34.2 ci-après, en prenant pour valeur du paramètre d'indice n celle du sixième mois précédant la date d'émission de l'emprunt.

A titre de rémunération, la société concessionnaire versera chaque année à l'Etat une redevance égale à 0,50 p. 100 de l'encours des emprunts émis avec la garantie de l'Etat pour le financement de la section Saint-Omer - Nordausques de l'autoroute A 26.

Pour l'application de ces dispositions, l'encours des emprunts garanti est celui qui apparaîtra au 31 décembre de l'année précédente. Toutefois, si la situation de trésorerie de la société concessionnaire ne lui permettait pas d'assurer sans s'endetter le paiement de cette redevance, un différé de versement pourrait lui être accordé à sa demande.

- e) Les emprunts à long terme contractés par la société concessionnaire pour assurer le financement de la section Calais - Nordausques de l'autoroute A 26 pourront bénéficier de la garantie de l'Etat, en principal et en intérêts, dans les limites d'un montant nominal de 435 millions de francs aux conditions économiques du mois de juillet 1986 et sur la base du projet en première phase défini par les documents techniques joints en annexe.

Le montant de ces emprunts sera indexé sur le coefficient K 2 défini au paragraphe 34.2 ci-après, en prenant pour valeur du paramètre d'indice n celle du sixième mois précédant la date d'émission de l'emprunt.

A titre de rémunération, la société concessionnaire versera chaque année à l'Etat une redevance égale à 0,50 p. 100 de l'encours des emprunts émis avec la garantie de l'Etat pour le financement de la section Calais - Nordausques de l'autoroute A 26.

Pour l'application de ces dispositions, l'encours des emprunts garanti est celui qui apparaîtra au 31 décembre de l'année précédente. Toutefois, si la situation de trésorerie de la société concessionnaire ne lui permettait pas d'assurer sans s'endetter le paiement de cette redevance, un différé de versement pourrait lui être accordé à sa demande.

- f) Les emprunts à long terme contractés par la société concessionnaire pour assurer le financement de l'autoroute A 4 entre Paris et Metz, bénéficiant de la garantie de l'Etat, en principal et en intérêts, dans les limites d'un montant nominal de 735 millions de francs aux conditions économiques du mois de décembre 1970 ;

A l'effet de l'application de l'alinéa suivant, la répartition entre les sections des emprunts à long terme garantis par l'Etat est prévue de la manière suivante :

Section 1 (Meaux - Lucy) : 122 millions de francs ;

Section 2 (Lucy - R.N. 31) : 158 millions de francs ;

Section 3 (R.N. 412 - Voie sacrée) : 201 millions de francs ;

Section 4 (Cormontreuil - Voie sacrée) : 254 millions de francs.

Soit au total : 735 millions de francs.

Le montant de ces emprunts est indexé sur le coefficient K 1 défini au paragraphe 34.1 ci-après, en prenant pour valeur du paramètre d'indice n celle du douzième mois précédant la date de mise en service de chaque section. Le montant total ainsi fixé ne pourra en aucun cas être dépassé en nominal d'emprunt. Il pourra s'y ajouter les primes de remboursement éventuellement prévues.

- 22.2 Le financement des travaux permettant la mise en service des différentes sections implique que les emprunts à long terme garantis par l'Etat puissent être émis dans le public en France et subsidiairement émis ou contractés à l'étranger avant le milieu de chaque année pour les montants prévus dans les plans de financement figurant en annexe.
- 22.3 Si la garantie de l'Etat vient à être mise en jeu, la société concessionnaire encourt la déchéance à l'expiration d'une période de douze mois à compter de la date d'appel à la garantie à moins qu'elle ne rembourse l'Etat de la totalité des sommes versées par lui avant l'expiration de cette période. Cette déchéance est encourue dans les conditions fixées à l'article 40.

Article 23 – Avances et subventions – Remboursement des avances

23.1 Avances de l'Etat et subventions.

23.1.1. Avances de l'Etat.

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

a) Pour les sections suivantes, des participations fixées aux pourcentages suivants du montant total de la dépense de construction, frais des études et des opérations foncières compris :

- Section Roissy-en-France - Fresnes-lès-Montauban de l'autoroute du Nord (A 1) : 30 p. 100 ;
- Section Metz - Freyming de l'autoroute de l'Est (A 4) : 50 p. 100 ;
- Section Combles - Hordain de l'autoroute A 2 : 40 p. 100 ;
- Section A 31- A 32 de l'autoroute de l'Est (A 4) : 40 p. 100 ;
- Section Freyming - Reichstett de l'autoroute de l'Est (A 4) : 20 p. 100.

Les participations ci-dessus ne sont pas dues pour les dépenses effectuées après :

Le 31 décembre 1973 pour les sections des autoroutes du Nord (A 1) entre Roissy-en-France et Fresnes-lès-Montauban et de l'Est (A 4) entre Metz et Freyming ;

La fin du vingt-quatrième mois suivant celui de la mise en service totale en première phase des sections Combles - Hordain de l'autoroute A 2, A 31 - A 314 de l'autoroute A 4 et Freyming - Reichstett de l'autoroute A 4. Toutefois, si, à ces dates, les chaussées existantes n'ont pas reçu leur couche de roulement, la participation sera due sur les dépenses de mise en place de cette couche.

b) Le montant des paiements effectués par l'Etat avant l'approbation de l'acte de concession au titre de l'acquisition des terrains nécessaires à la réalisation des sections Nordausques - Saint-Omer, Saint-Omer - Lillers et Arras - Reims de l'autoroute A 26 et qui sont remis à la société concessionnaire.

Ce montant est égal à la somme des autorisations de programme affectées à l'opération.

c) Pour les travaux des sections de l'autoroute A 26, Nordausques - Saint-Omer, Saint-Omer - Lillers, Arras (A 1) - Cambrai, Laon - Montaigu, des participations dont les montants de base sont respectivement de 36,5 millions de francs, 52,4 millions de francs, 61,258 millions de francs, 31,257 millions de francs.

Chacune des avances de l'Etat visées au paragraphe 23.1.1 (c) sera ordonnancée en quatre parts égales, la première avant l'engagement des travaux et les suivantes quand l'avancement des travaux sera tel que la société pourra justifier auprès de l'administration avoir dépensé des sommes équivalentes à 15 p. 100, 50 p. 100 et 100 p. 100 des coûts prévisionnels des travaux indiqués dans les plans de financement figurant aux annexes 9 et 9' du cahier des charges. Pour le calcul de ces taux d'avancement des travaux, chaque dépense effectuée par la société sera comptée en multipliant son montant par $1/K$, K étant le coefficient défini au paragraphe 34.2.

La valeur du paramètre d'indice o est celle du mois de juillet 1978 pour les sections Saint-Omer - Lillers, Arras (A 1) - Cambrai, Laon - Montaigny de l'autoroute A 26 et celle du mois de juillet 1981 pour la section Saint-Omer - Nordausques, la valeur du paramètre d'indice n pour le calcul des taux d'avancement des travaux est celle applicable le quatrième mois précédant la date d'envoi des certificats administratifs par la société à l'administration et pour le calcul des versements des avances celle applicable le quatrième mois précédant l'ordonnancement.

Le montant total de ces avances ne pourra toutefois pas excéder 15 p. 100 du coût définitif des travaux.

Pour l'application des dispositions visées ci-dessus, la société concessionnaire présentera à la direction des routes (service du contrôle des sociétés concessionnaires d'autoroutes) un état justificatif de l'avancement des travaux visé par le contrôleur d'Etat placé auprès de la société. Le chef du service du contrôle procédera à toutes vérifications nécessaires et certifiera le service fait.

d) Pour l'autoroute A 4 :

1. Un montant de 100 millions de francs représentant forfaitairement les dépenses de l'Etat pour la section échangeur de la R.N. 31 - échangeur de Cormontreuil.
2. Le montant des paiements effectués par l'Etat avant l'expiration du deuxième mois suivant l'approbation de l'acte initial de concession au titre de l'acquisition des terrains nécessaires à la concession et remis à la société concessionnaire.
3. Un montant de 60 millions de francs versé par l'Etat à la société concessionnaire par tiers successifs au cours des mois de juillet 1974 et 1975, le dernier tiers ayant été versé dans le mois suivant celui de la mise en service sur toute sa longueur de l'autoroute concédée.

Le montant de chaque versement est indexé par application du coefficient K défini au paragraphe 34.1 en prenant pour valeur du paramètre d'indice o celle du mois de décembre 1970 et pour valeur du paramètre d'indice n celle du sixième mois avant la date de versement des sommes à indexer.

4. Un montant de 165 millions de francs représentant forfaitairement les dépenses de l'Etat pour la section C.D. 33 - raccordement de la bretelle Nord de Meaux et bretelles de Meaux.

Les avances concernant l'autoroute A 4 entre Paris et Metz ne portent pas intérêt.

- e) 46 265 000 F représentant le montant au 1er septembre 1983 des sommes versées par l'Etat au titre des avances d'équilibre accordées à la société concessionnaire.
- f) 915 526 908 F représentant le montant au 22 juillet 1983 des sommes versées par l'Etat au titre de garantie des emprunts de l'autoroute A 4 entre Noisy-le-Grand et Metz.

23.1.2 Subventions de construction.

- a) La section Cambrai - Saint-Quentin Sud de l'autoroute A 26 bénéficie d'une subvention non actualisable du fonds spécial de grands travaux (2e tranche) de 120 millions de francs.
- b) La section Saint-Quentin Sud - Laon de l'autoroute A 26 bénéficie d'une subvention non actualisable du fonds spécial de grands travaux (4e tranche) de 118 millions de francs.

23.2 Remboursement à Autoroutes de France des avances consenties par l'Etat.

23.2.1. En application de l'article 29 de la loi n° 82-1152 du 30 décembre 1982, les avances consenties par l'Etat et transférées à l'Etablissement public Autoroutes de France ainsi que celles qui seront consenties par cet établissement sont remboursées comme suit :

- a) Chaque année, la société affecte au remboursement immédiat de ces avances le solde excédentaire de trésorerie résultant de la différence constatée entre, d'une part, ses recettes d'exploitation et, d'autre part, ses dépenses d'exploitation majorées des remboursements d'emprunts.

Ce versement est effectué au plus tard le 30 juin de l'année qui suit l'exercice concerné.

- b) Le remboursement des avances prévues aux paragraphes 23.1.1 (d-1), 23.1.1 (d-2), 23.1.1. (d-3), ainsi que des avances d'équilibre visées au paragraphe 23.1.1 (e) et des avances au titre de la garantie de l'Etat sur certains emprunts visés au paragraphe 23.1.1 (f), n'est pas indexé.

Le remboursement de l'avance visée au paragraphe 23.1.1 (d-4) est indexé par application du coefficient K1 défini au paragraphe 34.1 en prenant pour valeur du paramètre d'indice o celle du mois de versement de l'avance et pour valeur du paramètre d'indice n celle du mois où la dernière section concédée de l'autoroute A 4 entre Noisy-le-Grand et Metz est mise en service.

- c) Les versements visés au paragraphe 23.2.1 (a) ci-dessus s'imputent en premier lieu sur les avances non indexées.
- d) Les avances indexées consenties par Autoroutes de France sont indexées par application du coefficient K2 défini au paragraphe 34.2 en prenant pour valeur du paramètre d'indice *o* celle du mois de versement de l'avance et pour valeur du paramètre d'indice *n* celle du sixième mois avant son remboursement.

Article 24 – Fonds de concours des collectivités territoriales

La société concessionnaire n'a pas de remboursement à effectuer au titre des fonds de concours versés à l'Etat par les collectivités territoriales pour la construction d'ouvrages inclus dans la concession.

Article 25 – Tarifs des péages

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

25.2. – I. – Les tarifs de péage doivent, pour l'application du présent article, s'entendre hors taxe sur la valeur ajoutée (HT). La société concessionnaire appliquera à chaque tarif le taux de TVA en vigueur à la date de perception du péage. Les tarifs TTC qui en résulteront seront arrondis au 1/10 d'euro le plus proche.

II. – Pour la fixation des tarifs de péage, le réseau exploité par la société concessionnaire se décompose en sections de référence, composées comme suit au 1^{er} février 2022 :

Section de référence	Longueur (km)	Somme des distances tarifaires (km)	Somme des tarifs HT classe 1 (euros)
A1	168,1	3557,7	249,42
A2	47,6	95,2	6,42
A26 Nord	267,2	11161,9	746,83
A26 Sud	78,5	725,6	49,08
A4 Paris-Metz	302,8	14583,3	1042,92
A4 Metz-Strasbourg	164,7	2265,0	152,75
A16	226,4	13713,2	1063,50
A29 Est	68,7	350,6	23,75
A29 Ouest	58,4	202,3	13,17

Le sectionnement se fait entre les limites de concession ou avec les bifurcations des autoroutes entre elles.

La catégorie de véhicules dite classe 1 est constituée des véhicules ou ensemble de véhicules de hauteur totale inférieure ou égale à 2 mètres et de poids total autorisé en charge inférieur ou égale à 3.5 tonnes.

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

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

Sur une section de référence donnée, délimitée à ses extrémités par deux échangeurs, le taux kilométrique moyen (HT) appliqué à une classe de véhicules est égal à la somme des tarifs (HT) applicables à cette classe sur chacun des trajets possibles internes à la section, rapportée à la somme des longueurs de tous ces trajets.

Pour chaque classe α de véhicules (α de 1 à 5), le taux kilométrique moyen de l'année n sur le réseau Sanef est calculé comme suit :

$$TKM(n)^\alpha = \frac{\sum_{k=1}^9 TKM(n)_k^\alpha \times KMP(ref)_k^\alpha}{\sum_{k=1}^9 KMP(ref)_k^\alpha}$$

Où :

- $TKM(n)_k^\alpha$ est le taux kilométrique moyen de la classe α en vigueur pour la section de référence k l'année n (calculé à partir des tarifs hors taxes non arrondis) ;
- $KMP(ref)_k^\alpha$ sont les kilomètres de référence (pour l'augmentation de l'année n) parcourus par les véhicules de la classe α sur la section k du 1er octobre de l'année civile n-2 au 30 septembre de l'année civile n-1 ;
- k varie de 1 à 9 pour les 9 sections de référence listées ci-dessus.

Le dossier tarifaire présenté par la société concessionnaire tient compte des tarifs HT non arrondis et indique les tarifs kilométriques moyens des sections de référence.

Il comprend tous les éléments d'information et de calcul nécessaires à la vérification de la bonne application des règles de fixation des tarifs, notamment les tarifs HT et TTC et indique les tarifs

kilométriques moyens des sections de référence et les kilomètres parcourus (KMP) de référence servant à leur pondération.

L'information commerciale et tarifaire sera claire et accessible, notamment via le site internet de la société.

L'Etat et la société concessionnaire font leurs meilleurs efforts pour que l'information tarifaire puisse être rendue publique une semaine avant la date de l'augmentation tarifaire.

III. – La hausse globale des tarifs de péage (HT) applicables aux véhicules de classe 1 est conforme à l'évolution du tarif kilométrique moyen (HT) calculée comme indiqué au II et ci-dessous.

La majoration annuelle des tarifs de péage applicables aux véhicules de la classe 1 fixée dans le cadre des contrats de plan passés entre l'Etat et la société concessionnaire pendant la durée de la concession ne peut être inférieure à 80 % du taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) constatée depuis la fixation, l'année précédente, des tarifs applicables sur le réseau concédé à la société concessionnaire.

Il est rappelé que l'évolution des tarifs de péage pour les véhicules de la classe 1 pour la période du 1^{er} février 2010 au 31 janvier 2012 résulte d'arrêtés ministériels et que le tarif kilométrique moyen applicable aux véhicules de classe 1 au 1^{er} février 2011 a été fixé à 0,06 149 euro/km HT soit 0,07 354 euro/km TTC.

Pour les années 2012 à 2014, la hausse annuelle de ces tarifs est égale à :

- au 1er février 2012 : $80 \% I_n + 0,35 \% ;$
- au 1er février 2013 : $80 \% I_n + 0,35 \% ;$
- au 1er février 2014 : $80 \% I_n + 0,35 \% ;$
avec $I_n = (i_n/i_{n-1}) - 1$, où i_n est l'indice des prix à la consommation hors tabac ensemble des ménages concernant le mois d'octobre de l'année n .

Pour les années 2011 et 2012, la hausse des tarifs de péage (HT) applicables aux véhicules de la classe 1 sur le réseau concédé à la société concessionnaire est en outre majorée d'une hausse de 0,32 % en 2011 et de 0,16 % en 2012 en compensation de l'augmentation du tarif de la taxe d'aménagement du territoire prévue par la loi de finances initiale pour 2011.

Pour l'année 2015, l'évolution des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 a été fixée à zéro.

Pour les années 2016 et 2017, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 au 1er février est égale à 70 % de I_n , majorée d'une hausse de 0,82 % en 2016 et 0,33% en 2017 en compensation de la hausse de la redevance domaniale prévue par le décret n°2013-436 du 28 mai 2013.

Par exception aux stipulations du deuxième alinéa du paragraphe 25.2.III du présent article, pour l'année 2018, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la

classe 1 est égale à 70 % de In majorée d'une hausse de 0,67 % en compensation de la hausse de la redevance domaniale prévue par le décret n°2013-436 du 28 mai 2013.

Par exception aux stipulations du deuxième alinéa du paragraphe 25.2.III du présent article, pour les années 2019 à 2021, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 est égale à 70 % de In majorée chaque année d'une hausse de 0,11 %, en compensation de l'absence de hausse tarifaire au 1^{er} février 2015 et d'une hausse de 0,225 % en compensation de la réalisation des investissements prévus à l'annexe PIA 1.

Pour l'année 2022, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 au 1^{er} février est égale à 70 % de In, majorée d'une hausse de 0,11 %, en compensation de l'absence de hausse tarifaire au 1^{er} février 2015.

Pour l'année 2023, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 au 1^{er} février est égale à 70 % de In, majorée d'une hausse de 0,11 %, en compensation de l'absence de hausse tarifaire au 1^{er} février 2015, et d'une hausse de 0,077% en compensation de la réalisation des investissements prévus à l'annexe CPI.

Pour les années 2024 à 2026, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 est égale à 70 % de In, majorée chaque année d'une hausse de 0,077%, en compensation de la réalisation des investissements prévus à l'annexe CPI.

Pour les années ultérieures à 2026, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 est égale à 70 % de In.

Pour l'application des sept alinéas précédents, In est égal au taux d'évolution de l'indice des prix à la consommation, hors tabac, ensemble des ménages France entière, constaté entre les mois d'octobre des années n-2 et n-1 pour la hausse des tarifs de l'année n.

La hausse annuelle des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 est le cas échéant minorée ou majorée en application du paragraphe 25.5.bis.

Le tarif kilométrique moyen des autres classes de véhicules résulte de l'application au tarif kilométrique moyen de la classe 1 des coefficients suivants $coef_{\alpha}$:

- classe 2 : 1,50 ;
- classe 3 : 2,23. Le coefficient de la classe 3 sera égal à 2,2337 au 1^{er} février 2024 et à 2,2374 au 1^{er} février 2025 ;
- classe 4 : 3,01. Le coefficient de la classe 4 sera égal à : 3,015 au 1^{er} février 2024 et 3,020 au 1^{er} février 2025 ;
- classe 5 : 0,60.

Lors de la hausse de l'année n, les tarifs respectent les conditions suivantes :

Pour la classe 1 :

$$TKM(n)_{1 \leq \alpha \leq 5} \leq (1+H_n) \times TKM(n-1)_1$$

Pour chaque classe α (α de 2 à 5) :

$$TKM(n)_\alpha \leq (1+H_n) \times TKM(n-1)_1 \times coef_\alpha$$

Où $coef_\alpha$ sont les valeurs définies ci-dessus et H_n correspond à la hausse annuelle applicable des tarifs de péage.

En application des dispositions du présent article, les tarifs sont révisés une fois par an au 1^{er} février de chaque année.

25.3 - I – La société s’engage à mettre en œuvre les modulations spatiales et temporelles de ses tarifs de péage demandées par l’Etat dans le cadre de sa politique générale en matière de régulation des trafics. En outre, la société concessionnaire peut appliquer des taux kilométriques différents selon les trajets et les périodes.

Ces modulations doivent trouver leur justification à la fois dans des différences de situation appréciables faites aux usagers et dans des considérations d’intérêt général en rapport avec les conditions d’exploitation du service public autoroutier.

La mise en œuvre de ces modulations tarifaires se fait dans le cadre de l’évolution moyenne globale des tarifs kilométriques de la société. Elle ne doit entraîner ni gain ni perte dans les comptes de la société concessionnaire.

En conséquence, les tarifs respectent les deux conditions suivantes :

$$1. \sum_{p, \alpha \in [1;5]} T(n)_p^\alpha \times t(ref)_p^\alpha \leq R$$

$$2. \forall \alpha \in [1;5]: \left| \sum_p T(n)_p^\alpha \times t(ref)_p^\alpha - (1+H_n) \times C^\alpha \times \sum_p T_p^\alpha \times t(ref)_p^\alpha \right| \leq \varepsilon \times R$$

Avec :

R	$R = (1+H_n) \times \sum_{p, \alpha \in [1;5]} C^\alpha \times T_p^\alpha \times t(ref)_p^\alpha$
n	l’année d’augmentation des tarifs de péage
H_n	le pourcentage de hausse tarifaire de l’année n défini au 25.2.III
$T(n)_p^\alpha$	le tarif hors taxes du trajet de référence p pour la classe α et pour la grille applicable au 1 ^{er} février de l’année n
T_p^α	le tarif hors taxes précédent du trajet p pour la classe α
$t(ref)_p^\alpha$	le trafic de référence (pour l’augmentation de l’année n) défini par le nombre de transactions payantes pour le trajet p et pour la classe α sur la période

annuelle de référence allant du 1er octobre de l'année n-2 au 30 septembre de l'année n-1.

C^α le rapport entre le coefficient contractuel maximal applicable au 1^{er} février de l'année n et le coefficient effectif calculé au 31 janvier de l'année n pour chaque classe $\alpha = 2$ à 5, avec $C^1=1$.

$\mathcal{E} = 0,008\%$

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

Pour chaque trajet et chaque classe, le taux kilométrique est défini par le ratio entre le tarif acquitté et la distance tarifaire de référence.

Pour chaque trajet et chaque classe, la distorsion est définie par l'écart entre le taux kilométrique et le TKM de l'ensemble du réseau.

La société réduit progressivement les distorsions tarifaires extrêmes pour chaque classe de véhicule. La société concessionnaire n'aggrave pas les distorsions tarifaires existantes lorsque le tarif kilométrique dépasse de plus de 50 % le TKM de la classe considérée.

Le nombre de trajets pour lesquels le tarif kilométrique dépasse de plus de 50% le TKM de la classe considérée est inférieur ou égal à 23.

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

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

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

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

25.5.bis Une majoration ou une minoration des tarifs s'applique au titre et dans les conditions du c) de l'annexe X.bis.4 en complément de l'évolution du taux kilométrique moyen prévue au 25.2-II pour l'année 2029.

25.6. – Les tarifs de péage fixés dans les conditions prévues au présent article sont applicables à l'expiration d'un délai d'un mois après leur dépôt auprès du ministre chargé de l'économie et auprès du ministre chargé de la voirie nationale.

La société concessionnaire est tenue, en même temps qu'elle transmet aux ministres intéressés ses décisions en matière tarifaire, de leur fournir tous les éléments d'information et de calcul nécessaires à la vérification de la bonne application des règles définies au présent article. Elle est également tenue de répondre, dans le délai prescrit, à toute demande d'information complémentaire susceptible de lui être adressée par les services intéressés.

Si les tarifs fixés par la société concessionnaire ne sont pas conformes aux règles définies par le présent article, la société est mise en demeure, par lettre motivée des ministres intéressés, de modifier ses tarifs dans un délai qui ne peut excéder dix jours, sous réserve d'apporter, dans ce délai, la preuve de leur régularité ou celle d'une erreur commise par les services chargés de la vérification. Le délai d'un mois prévu au premier alinéa du présent article, suspendu à partir de la date d'envoi de la lettre motivée, reprend à compter de la réception des tarifs modifiés ou des éléments prouvant la régularité des tarifs fixés par la société. Cette procédure ne peut être mise en œuvre qu'une fois à l'occasion de chaque fixation de tarifs.

25.7. – La perception des péages est soumise aux restrictions suivantes :

a) La section de l'autoroute A 4 comprise entre l'échangeur de Rombas (RN 52) et la bifurcation A 431 est libre de péage pour le trafic interne ;

b) La section de l'autoroute A 4 comprise entre l'échangeur de Brumath-Sud et l'échangeur de Reichstett est libre de péage pour les véhicules entrant ou sortant par les échangeurs de Brumath-Sud et de Hoerd ;

c) La section de l'autoroute A 4 comprise entre Noisy-le-Grand (RD 33, origine de la concession) et Bailly-Romainvilliers (D344 (Pénétrante vers le boulevard circulaire) et voie d'accès au parc de loisirs) est libre de péage pour le trafic interne, dans les conditions déterminées à l'annexe visée au paragraphe 2.g de l'article 47 ;

d) Il ne sera pas perçu de péage sur les usagers empruntant l'itinéraire Meaux - Melun par les bretelles de Meaux, l'autoroute A 4 et la RN 36 ;

e) La section de l'autoroute A 4 comprise entre l'échangeur de la RN 31 et l'échangeur de Cormontreuil est libre de péage pour le trafic interne ;

f) La section de l'autoroute A 4 comprise entre l'échangeur de la RN 52 et celui de l'autoroute A 31 est libre de péage pour le trafic entrant ou sortant par l'échangeur de la RN 52 ;

g) La société est tenue d'accepter sans contrepartie financière l'implantation éventuelle sur l'autoroute A 26 d'un échangeur entre celui de l'autoroute A 4 et celui de la RN 44. Il n'y aura pas de poste de péage entre cet échangeur et l'autoroute A 4 ;

h) La section de l'autoroute A 16 comprise entre l'échangeur de la RD 922 et la Francilienne (N104) est libre de péage pour le trafic interne ;

- i)* La section de l'autoroute A1 comprise entre l'échangeur de Fresne-lès-Montauban (RN 50) et l'échangeur de Dourges (A21) est libre de péage pour le trafic interne ;
- j)* La section de l'autoroute A 16 comprise entre l'échangeur de Boulogne-Port et celui de Boulogne-Est est libre de péage pour le trafic interne ;
- k)* La section de l'autoroute A 29 comprise entre l'échangeur de Dury et celui d'Amiens-Est (rocade sud d'Amiens) est libre de péage pour le trafic interne.
- l)* La section comprise entre l'échangeur de Setques (RN42) et celui de Lumbres (RN42) est libre de péage pour le trafic interne.

25.8. – Tous les tarifs en vigueur peuvent être consultés soit sur le site internet de la société concessionnaire, soit au siège social de la société SANEF, 30, boulevard Gallieni, 92442 Issy-les-Moulineaux Cedex, soit auprès de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, 59, boulevard Vincent-Auriol, 75013 Paris, ou auprès de la direction des mobilités routières, Tour Séquoia, 92055 Paris-La Défense Cedex.

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

25.10. – Sans préjudice des procédures applicables en vertu de la réglementation en vigueur, la société concessionnaire est autorisée, pour toute personne n'ayant pas acquitté son passage, à recouvrer, outre la somme due, des frais de recouvrement. Ces frais de recouvrement sont forfaitairement fixés à 60 euros hors taxes valeur juin 2003 et ce montant suit l'évolution de l'indice des prix à la consommation hors tabac constatée. Le recouvrement de ces frais est exclusif de celui des sommes acquises à la société concessionnaire en application du II. de l'article 529-6 du code de procédure pénale en cas de réalisation de la transaction.

25.11 Les stipulations du présent 25.11 s'appliquent chaque année N à partir de N = 2030

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

Il est défini en annexe X ter au présent cahier des charges un chiffre d'affaires de référence XCN, qui représente le montant hors taxes des recettes de péage et des redevances relatives aux installations commerciales couvrant la même période et le même périmètre que XN, exprimé en euros courants.

A l'occasion de la révision annuelle des tarifs de l'année N+1, les modalités de majoration des tarifs de péage de la classe 1 figurant à l'article 25.2.III sont aménagées selon les modalités suivantes, en fonction de la valeur de XN :

- a. Si $XN \leq 1,05 \times XCN$ alors il est fait application des modalités normales de hausse annuelle des tarifs prévues à l'article 25.2.III ;

b. Si $1,05 \times X_{CN} < X_N \leq 1,10 \times X_{CN}$ alors la hausse annuelle du tarif kilométrique moyen de l'année N de la classe 1 applicable pour l'année N+1 est égale à la moitié de la valeur de la hausse qui s'appliquerait s'il était fait application des modalités normales de hausse annuelle des tarifs prévues à l'article 25.2.III. Les autres clauses relatives à la hausse annuelle des tarifs s'appliquent normalement ;

c. Si $1,10 \times X_{CN} < X_N \leq 1,15 \times X_{CN}$ alors les tarifs applicables durant l'année N sont reconduits à l'identique pour l'année N+1. Il n'est pas fait application des clauses du présent cahier des charges relatives à la hausse annuelle des tarifs ;

d. Si $X_N > 1,15 \times X_{CN}$ alors :

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

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

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

Le tarif kilométrique moyen de l'année N de la classe 1 (TKMN) est recalculé selon les modalités définies à l'article 25.2.II, en utilisant la moyenne des trafics constatés sur les douze derniers mois disponibles.

La valeur de TKM_{N+1} est définie comme suit :

$$TKM_{N+1} = TKM_N \times \frac{(X_N - S_N)}{X_N}$$

Le tarif kilométrique moyen des autres classes de véhicules est déduit du tarif kilométrique moyen de la classe 1 par application des coefficients définis à l'article 25.2.III.

L'ensemble des tarifs de péage applicables pour l'année N+1 est ensuite défini en suivant la procédure définie à l'article 25.6.

Article 26 – Publicité des tarifs

Les tarifs toutes taxes comprises (TTC) sont portés à la connaissance du public dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur.

La société concessionnaire est responsable de la conservation des affiches indiquant les tarifs et les remplace toutes les fois qu'il y a lieu.

Article 27 – Application des péages

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

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

Article 28 – Perception des péages

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

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

Article 29 - Franchise

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

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

Article 30 – Installations annexes

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

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

Pour la passation des contrats visés au premier alinéa dont la durée envisagée excède le terme normal de la concession, le dossier de consultation des entreprises est transmis au ministre chargé de la voirie nationale au plus tard trois mois avant la date limite de modification du dossier de consultation adressé aux candidats par la société concessionnaire. Le dossier ne peut pas autoriser les candidats à remettre une offre prévoyant à l'endroit du concédant des stipulations différentes de celles qui s'appliquent à la société concessionnaire – notamment en ce qui concerne le niveau de la redevance. Le dossier transmis est accompagné d'une note justifiant notamment l'opportunité de réaliser des investissements dont l'amortissement nécessite de dépasser le terme du contrat de concession. Le ministre dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception du dossier pour faire connaître sa décision, étant entendu qu'il

peut demander toute modification du dossier qu'il juge nécessaire en vue de préserver les intérêts du concédant. À défaut de réponse dans ce délai, l'accord du ministre est réputé acquis. Cet accord n'a pas pour effet de priver la société concessionnaire de sa responsabilité vis-à-vis des tiers quant au contenu des documents de la consultation et à la procédure projetée et ne préjuge pas de la délivrance de l'agrément prévu à l'article L. 122-27 du code de la voirie routière.

A compter de la date d'échéance de la concession, l'Etat est, pour la durée du contrat restant à courir, substitué à la société concessionnaire dans tous ses droits et obligations pour l'exécution des engagements pris par elle en vue de la construction, l'exploitation et l'entretien des installations annexes.

Pour les installations servant des boissons, la société concessionnaire impose à ses exploitants d'appliquer les restrictions à la vente de boissons alcoolisées qui lui seront notifiées par le ministre chargé de la voirie nationale.

Article 30 bis – Télécommunications

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

Sans préjudice des droits de passage des opérateurs de télécommunication, la société concessionnaire est autorisée à conclure librement avec des tiers, dans des conditions compatibles avec les règles de gestion du domaine public autoroutier, des contrats relatifs à l'installation, l'usage et l'exploitation de tels réseaux.

La durée de ces contrats peut excéder le terme normal de la concession.

Lorsque la durée des contrats visés au deuxième alinéa du présent article excède le terme normal de la concession, leur conclusion est soumise à l'accord du ministre chargé de la voirie nationale. La société concessionnaire adresse au ministre chargé de la voirie nationale le projet de contrat ainsi que l'ensemble des éléments d'informations de l'Etat prévus par les règles mentionnées au deuxième alinéa. Le contrat ne peut prévoir à l'endroit du concédant des stipulations différentes de celles qui s'appliquent à la société concessionnaire.

Dans un délai d'un mois à compter de la réception du contrat mentionné à l'alinéa précédent, le ministre chargé de la voirie nationale fait connaître sa décision à la société concessionnaire. Il peut demander, dans ce délai, toute modification du projet de contrat qu'il juge nécessaire en vue de préserver les intérêts du concédant.

Dans un délai d'un mois après la conclusion du contrat mentionné à l'alinéa précédent, la société concessionnaire en adresse une copie au ministre chargé de la voirie nationale.

Lorsque la durée du contrat excède le terme normal de la concession, il se poursuit après la date d'échéance de la concession, jusqu'à son terme. L'Etat se substitue à la société concessionnaire dans tous les droits et obligations liés à l'exécution du contrat précité à compter de la date d'échéance de la concession.

Article 30 ter - Activités de production d'énergie renouvelable

Sous réserve de leur compatibilité avec l'affectation du domaine public autoroutier, la société concessionnaire peut délivrer des titres d'occupation du domaine public dont la gestion lui est confiée en application de la présente concession, en vue de permettre l'exercice sur le domaine public autoroutier concédé d'activités dont l'objet principal est la production d'énergies renouvelables. La durée de ces titres peut excéder le terme normal de la concession.

La société concessionnaire fixe librement le montant de la redevance domaniale d'occupation. Toutefois, 30 % des sommes perçues à ce titre sont reversées annuellement à l'État lorsque les activités visées au premier alinéa sont exercées sur des terrains objet de travaux de démolition ou de déconstruction financés, en tout ou partie, par l'usager de l'autoroute au moyen d'une augmentation additionnelle des tarifs de péage ou d'un allongement de la durée de la concession.

Lorsque la durée des titres visés au premier alinéa du présent article excède le terme normal de la concession, leur délivrance est soumise à l'accord du ministre chargé de la voirie nationale. La société concessionnaire adresse au ministre chargé de la voirie nationale le projet de décision unilatérale ou de convention ainsi que, selon que l'autorisation est constitutive de droits réels ou non, une note comportant les informations prévues au 2° de l'article R. 2122-13 du code général de la propriété des personnes publiques ou au 2° de l'article R. 2122-3 du même code. Le dossier transmis est accompagné d'une note justifiant l'opportunité de dépasser le terme du contrat de concession. Le titre d'occupation ne peut prévoir à l'endroit du concédant des stipulations différentes de celles qui s'appliquent à la société concessionnaire – notamment en ce qui concerne le niveau de la redevance.

Dans un délai de deux mois à compter de la réception des pièces mentionnées à l'alinéa précédent, le ministre chargé de la voirie nationale fait connaître sa décision à la société concessionnaire. Il peut demander toute modification du projet de décision unilatérale ou de convention qu'il juge nécessaire en vue de préserver les intérêts du concédant.

Dans un délai d'un mois après la délivrance du titre d'occupation mentionné au troisième alinéa, la société concessionnaire en adresse une copie au ministre chargé de la voirie nationale.

Lorsque la durée du titre d'occupation excède le terme normal de la concession, l'autorisation d'occupation délivrée à l'occupant se poursuit après la date d'échéance de la concession, jusqu'à son terme. L'autorisation d'occupation du domaine est alors réputée être consentie par le ministre chargé de la voirie nationale. Lorsque l'occupation a été autorisée par voie de convention, l'Etat se substitue à la société concessionnaire dans tous les droits et obligations liés à l'exécution de la convention précitée à compter de la date d'échéance de la concession.

Article 31 – Modifications de la réglementation technique

En cas de modification substantielle ou de création, après l'entrée en vigueur du présent contrat de concession, d'une réglementation nouvelle de quelque nature que ce soit, ayant notamment pour objet l'environnement ou la sécurité routière, présentant un lien direct avec l'objet de la présente concession et détériorant de façon significative l'équilibre économique de la concession, l'Etat et la société concessionnaire arrêteront d'un commun accord, les compensations, notamment tarifaires, à prendre au bénéfice de la société concessionnaire afin de rétablir cet équilibre.

Article 32 – Impôts, taxes et redevances

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

En cas de modification, de création ou de suppression, après l'entrée en vigueur du douzième avenant, d'impôt, de taxe ou de redevance, y compris non fiscale, spécifiques aux sociétés concessionnaires d'autoroutes, les parties se rapprocheront, à la demande de l'une ou de l'autre, pour examiner si cette modification, création ou suppression est de nature à dégrader ou améliorer l'équilibre économique et financier de la concession, tel qu'il existait préalablement à la création, modification ou suppression dudit impôt, taxe ou redevance. Dans l'affirmative, les parties arrêtent, dans les meilleurs délais, les mesures de compensation, notamment tarifaires, à prendre en vue d'assurer, dans le respect du service public, des conditions économiques et financières ni détériorées ni améliorées.

Article 33 - Garanties

33.1. Afin de garantir la remise en bon état des ouvrages de la concession à la date d'expiration de la concession, la société concessionnaire constitue, dans les deux mois suivant l'établissement par le concédant du programme d'entretien et de renouvellement visé à l'article 37, une garantie d'un montant égal au coût total prévisionnel des travaux prévus audit programme.

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

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

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

Faute pour l'Etat d'être en mesure d'établir le programme d'entretien et de renouvellement visé à l'article 37 dans le délai imparti au même article, la société concessionnaire constitue, dans les deux mois suivant la notification par l'Etat d'une demande à cette fin, une garantie d'un montant égal au produit de 5 % de la valeur totale des amortissements constatés des ouvrages de la concession tel qu'elle ressort du bilan de la société et du coefficient $TP(n)/TP(o)$, où $TP(o)$ est la valeur, pour le mois de février 2004, de l'index national des travaux publics TP01 tel que publié mensuellement au Bulletin officiel de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, et

TP(n) est la valeur de ce même index au quatrième mois précédant le mois de constitution de la garantie. Dès l'établissement du programme mentionné à l'article 38.2 la garantie est ajustée au montant du coût total prévisionnel des travaux à réaliser.

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

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

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

Article 34 - Indexation

- 34.1 Le coefficient mentionné aux paragraphes 22.1 (a), 22.1 (f), 23.1.1 (b) et 23.1.1 (d-3) du présent cahier des charges est calculé au millième le plus voisin du rapport :

Pour les mois antérieurs à août 1975 :

TP 34 (n)
au ministre chargé de la voirie nationale, au ministre chargé de l'économie et au ministre chargé du budget, avant le 1^{er} juillet, une étude financière prévisionnelle portant sur l'équilibre comptable et financier de la concession et comprenant, pour la durée restant à K 1 =

TP 34 (o)

A partir d'août 1975 :

$$K 1 = \frac{\text{TP 34 (août 1975)}}{\text{TP 34 (o)}} \times \frac{\text{TP 01 (n)}}{\text{TP 01 (août 1975)}}$$

- 34.2 Le coefficient mentionné aux paragraphes 22.1 (b), 22.1 (c), 22.1 (d), 22.1 (e), 23.1.1 (c) et 23.2.1 (d) du présent cahier des charges est calculé au millième le plus voisin du rapport :

Pour les mois antérieurs à août 1975 :

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

A partir d'août 1975 :

$$K 2 = 0,2 + 0,8 \frac{\text{TP 01 (n)}}{\text{TP 01 (août 1975)}} \times \frac{\text{TP 34 (août 1975)}}{\text{TP 34 (o)}}$$

Dans les cas où la valeur du paramètre d'indice (*o*) est postérieure au mois d'août 1975, ce dernier rapport est remplacé par le rapport :

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

34.3 Les paramètres TP 01 et TP 34 représentent les index nationaux de travaux publics publiés mensuellement au Bulletin officiel de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes.

Article 35 – Compte rendu d'exécution de la concession et informations transmises au concédant

35.1. Les bilans et comptes annuels de la société concessionnaire sont établis selon la réglementation comptable en vigueur pour les sociétés anonymes.

35.2. La société concessionnaire communique chaque année courir de la concession :

- un plan de financement ;
- un compte de résultat ;
- un plan de trésorerie ;
- l'évolution des fonds propres et de la dette ;
- les soldes intermédiaires de gestion et ratios financiers suivants :
 - excédent brut d'exploitation ;
 - capacité d'autofinancement/investissement hors taxes ;
 - dettes financières/fonds propres ;
 - dettes financières/capacité d'autofinancement ;
 - ratio de couverture de la dette glissant sur quinze ans ;
 - fonds propres/investissements hors taxes ;
 - résultat net/chiffres d'affaires.

Cette étude est transmise sous la forme d'un rapport, comprenant des tableaux de simulation, l'ensemble des hypothèses sous-jacentes permettant de comprendre la chronique présentée et ses points de discontinuité éventuels. Le concédant pourra demander à la société concessionnaire toute information complémentaire.

Dans les mêmes conditions, la société concessionnaire communique une étude financière prévisionnelle consolidée au niveau de son groupe et portant sur le seul périmètre des activités de la concession autoroutière.

35.3. La société concessionnaire communique chaque année, au plus tard le 1^{er} juillet, au ministre chargé de la voirie nationale, au ministre chargé de l'économie et au ministre chargé du budget les documents suivants :

- les comptes sociaux et leurs annexes approuvés de la société concessionnaire ;
- les comptes consolidés et leurs annexes du groupe constitué par la société concessionnaire et l'ensemble de ses filiales ;
- les comptes sociaux et leurs annexes approuvés de toute société contrôlant la société concessionnaire et notamment ceux des véhicules d'acquisition dont la dénomination à la date du huitième avenant est « HIT », la société concessionnaire se portant fort de la communication par ses actionnaires de contrôle desdits comptes sociaux et annexes ;
- le rapport d'activité du concessionnaire et les rapports des commissaires aux comptes pour l'année échue ;
- les comptes propres de la concession, dans les conditions de la directive 80/723/CEE du 25 juin 1980 ;
- le compte rendu d'exécution de la concession pour l'année échue qui comporte notamment le bilan des investissements réalisés, un bilan financier des investissements immobilisés en distinguant les nouveaux investissements par opération et les investissements de renouvellement par domaines (chaussées, ouvrages d'art, environnement, tunnel, autres), le bilan des charges d'entretien courant pour les domaines précités, les données d'exploitation, y compris sur la qualité du service et les indicateurs de suivi, et les opérations de maintenance et d'entretien par opération ;
- le programme des investissements à réaliser sur les cinq années ultérieures détaillé par opération avec la même décomposition que le bilan des investissements du compte rendu d'exécution de la concession.

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

35.5. La société concessionnaire communique deux fois par an, avant le 1^{er} janvier et avant le 1^{er} juillet, au ministre chargé de l'économie, au ministre chargé du budget et au ministre chargé de la voirie nationale, un rapport, réalisé à la date la plus proche possible de sa communication, comprenant l'état d'avancement des liaisons nouvelles et des opérations d'élargissement et indiquant le calendrier d'exécution et l'échéancier financier de chaque opération en projet et en construction.

35.6. Afin de veiller à la bonne exécution du contrat de concession et au respect des obligations de service public par la société concessionnaire, un commissaire du gouvernement représentant du concédant, assiste sans voix délibérative aux séances du conseil d'administration et aux assemblées générales de la société.

La société concessionnaire lui communique tous les dossiers transmis ou remis aux administrateurs ainsi que ceux transmis ou remis aux membres des comités du conseil d'administration lorsque ces documents portent sur des questions ayant un lien ou un impact sur l'exécution du contrat de concession. Sont exclues de cette obligation de communication les informations relatives aux appels d'offres lancés par le concédant et les informations relatives aux négociations conduites avec lui.

Dans les mêmes conditions, la société concessionnaire communique au commissaire du gouvernement les documents transmis aux actionnaires à l'occasion des assemblées générales.

Tous les documents sont transmis dans les mêmes conditions qu'aux administrateurs, membres des comités du conseil d'administration ou actionnaires.

Le concédant prendra toutes les mesures de nature à conserver la confidentialité de ces informations.

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

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

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

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

Les tableaux de simulation qui figurent dans l'étude financière prévisionnelle prévue à l'article 35.2 sont également adressés sous un format électronique modifiable avec accès aux formules et aux données.

35.9. Lorsque le concédant est saisi d'une demande de communication de données transmises par la société concessionnaire, le concédant consulte le concessionnaire avant toute transmission de ces données à des tiers. Le concessionnaire dispose d'un délai de dix (10) jours ouvrés à compter de la réception de la demande du concédant pour préciser sa position sur la communicabilité des données demandées. Passé ce délai, l'avis du concessionnaire est réputé favorable.

Article 35 bis

La société concessionnaire ne procède à aucun changement de ses statuts susceptible de porter atteinte à la bonne exécution du contrat de concession et de sa mission de service public.

TITRE V - DUREE DE LA CONCESSION - RETRAIT - MESURES COERCITIVES

Article 36 – Durée de la concession

36.1 La concession **prend** fin le 31 décembre 2031.

36.2 Toutefois, la concession prend fin à la demande du concédant dès lors que, sur la base des comptes transmis par la société concessionnaire au concédant, le cumul depuis le 1^{er} janvier 2006 des recettes réelles de péage hors taxes ramenées en valeur 2006 par l'inflation, corrigées de l'évolution réelle du taux de hausse du tarif kilométrique moyen applicable aux véhicules de la classe 1, dès lors qu'elle diffère de l'évolution présentée à l'annexe Xquater, ainsi que des éventuelles évolutions des coefficients de classe ou de périmètre de la concession postérieures au 1er janvier 2006, et actualisées au 1er janvier 2006 au taux de 8% est égal ou supérieur à 15 632 139 750 (quinze milliards six cent trente-deux millions cent trente-neuf mille sept cent cinquante) euros.

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

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

La fin anticipée de la concession prend effet le dernier jour du mois suivant le mois où le seuil est franchi et au plus tôt le 31 décembre 2029, dans le respect des dispositions prévues à l'article 37 du présent cahier des charges.

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

Article 37 – Reprise des installations en fin de concession

37.1. Les biens de retour.

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

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

37.2. Les biens de reprise.

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

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

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

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

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

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

Les opérations préalables nécessaires à la remise des ouvrages de la concession 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 ~~sera~~ alors procédé à l'établissement contradictoire du procès-verbal de remise des ouvrages de la concession.

Article 38 – Rachat de la concession

38.1. A compter du 1er janvier 2013, l'Etat pourra, dans un motif d'intérêt général, racheter la concession par arrêté conjoint du ministre chargé de la voirie nationale, du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget. Ce rachat ne pourra s'exécuter qu'au 1er janvier de chaque année, moyennant un préavis d'un an dûment notifié à la société concessionnaire.

En cas de rachat, la société concessionnaire aura droit à une indemnité correspondant au préjudice subi par elle du fait de la résiliation et dont le montant net d'impôt dû au titre de sa perception et après prise en compte de toutes charges déductibles sera égal à la juste valeur de la concession reprise, estimée selon la méthode d'actualisation des flux de trésorerie disponibles, ces derniers étant pris après impôts.

Le versement du montant de rachat interviendra le 30 juin de l'année de rachat.

38.2. La société concessionnaire sera tenue de remettre au concédant les ouvrages, installations, appareils et accessoires rachetés en bon état d'entretien. Dans les trois mois suivant la notification du préavis de douze mois prévu au premier paragraphe du présent article, le concédant établira, après concertation avec la société concessionnaire, et le cas échéant avec l'aide d'experts :

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

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

En cas d'inexécution totale ou partielle du programme d'entretien et de renouvellement nécessaire pour assurer la remise des ouvrages de la concession en bon état d'entretien avant la date prévue pour le rachat, l'Etat pourra retenir sur la garantie visée à l'article 33.2 et s'il y a lieu, sur l'indemnité de rachat les sommes nécessaires à l'exécution dudit programme.

Les opérations préalables nécessaires à la remise des ouvrages de la concession donneront lieu à l'établissement de procès-verbaux qui pourront être assortis de réserves. Ces réserves devront pouvoir être levées à la date de rachat.

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

38.3. A compter de la date de rachat, l'Etat sera tenu, sauf en ce qui concerne les contrats de crédits, de se substituer à la société concessionnaire pour l'exécution des engagements pris par elle dans les conditions normales en vue de l'exécution des travaux et de l'exploitation des ouvrages de la concession.

Article 39 – Pénalités. - Mesures coercitives

39.1. Le concédant peut exiger de la société concessionnaire, après mise en demeure restée infructueuse dans le délai fixé par ladite mise en demeure et après l'avoir mise en mesure de présenter ses observations, le versement d'une pénalité pour tout manquement à l'une quelconque de ses obligations au titre du présent cahier des charges à l'exception de ceux régis par les articles 39.2, 39.4, 39.7 et 39.8 ci-dessous.

Cette mise en demeure est adressée par lettre recommandée avec accusé de réception. En cas d'urgence, elle peut prendre la forme d'une lettre remise à la société concessionnaire contre récépissé doublée d'une télécopie.

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

Le montant de la pénalité est établi par calcul du retard entre la date d'échéance fixée par la mise en demeure et la réalisation satisfaisante par la société concessionnaire de l'obligation considérée. Le montant de la pénalité, par jour de retard, est, pour chaque manquement

considéré, fixé par la mise en demeure en fonction de la gravité du manquement et des circonstances.

Le montant de la pénalité par jour de retard ne peut être supérieur, sauf dispositions particulières prévues ci-après aux articles 39.2., 39.4. 39.7 et 39.8 à 10 000 EUR. Il est appliqué à ce dernier montant un coefficient d'actualisation K1, où $K1 = TPn/TPo$, TPo étant la valeur pour le mois de février 2004 de l'index TP01 et TPn la valeur de ce même index au quatrième mois précédant la date d'échéance de la mise en demeure considérée. Le montant cumulé, exprimé en valeur février 2004 versé au titre du présent article 39.1, ne pourra excéder 10 millions d'euros par an, actualisé au coefficient K1.

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

Aucune mise en demeure n'est requise avant l'application de plein droit des pénalités dans les cas visés aux articles 39.2, 39.4 et 39.7 et, sous réserves des dispositions de l'article 25, au paragraphe 39.5.

39.1. bis Dans l'hypothèse où le retard dans la mise en service de l'opération « Reconfiguration de l'échangeur d'extrémité de l'A4 au Nord de Strasbourg » mentionnée à l'annexe PRAI a pour conséquence un report de la date de mise en service de l'autoroute A355 (contournement de Strasbourg) et si le retard est causé de manière déterminante par un fait directement imputable à la société concessionnaire ou à un de ses prestataires ou mandataires qui aurait commis des négligences graves ou aurait fait preuve de diligences manifestement insuffisantes ou n'aurait pas mis en œuvre tous les moyens qui étaient ou auraient dû raisonnablement être à sa disposition pour faire face à ce retard, les dispositions de l'article 39.1 cessent de s'appliquer et le concédant peut alors exiger de la société concessionnaire le versement, par jour de retard, à compter de la date de référence mentionnée au 2^{ème} alinéa du présent paragraphe 39.1 bis, d'une pénalité dont le montant est déterminé en tenant compte de la part de responsabilité de la société concessionnaire dans le report de la mise en service de l'A355.

La date de référence pour l'application de l'article 39-1-bis est la plus tardive des dates suivantes:

- quarante-huit mois après la publication au *Journal officiel* du 12^{ème} avenant au contrat de concession de Sanef ;
- Le 1er avril 2020 ;
 - La date contractuelle de mise en service du contournement de Strasbourg, telle qu'elle résulte du contrat de concession de ce contournement, annexé à son décret d'approbation publié au *Journal officiel*.

Le montant de la pénalité est déterminé après expertise effectuée par un tiers qui se prononce sur la cause du retard. Ce tiers est désigné d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire dans un délai d'un mois à la demande de l'une ou de l'autre des

parties, et à défaut, par le vice-président du CGEDD. Il dispose d'un délai de deux mois à compter de sa désignation pour rendre son avis motivé aux parties.

Le montant dû par la société concessionnaire au concédant au titre de la pénalité ne peut excéder 85 000 (quatre vingt cinq mille) euros valeur juillet 2015 et indexée au coefficient TP01, par jour de retard. Son montant ne peut être :

- disproportionné au regard du coût de l'ouvrage, au sens de la jurisprudence administrative en matière de pénalités contractuelles
- supérieur au montant de l'indemnité réglée par l'Etat au concessionnaire de l'autoroute A355, au titre exclusif du retard dans la mise en service de l'opération « Reconfiguration de l'échangeur d'extrémité de l'A4 au Nord de Strasbourg ».

Le montant dû par la société concessionnaire à titre de pénalité est versé à la date de mise en service du contournement de Strasbourg. Aucune pénalité n'est due au titre du 39.1.bis en cas d'abandon du contournement de Strasbourg

Sans préjudice de l'application des dispositions précédentes, les dispositions de l'article 39.3 sont applicables si le retard prévisible ou constaté de la date de mise en service de l'opération « Reconfiguration de l'échangeur d'extrémité de l'A4 au Nord de Strasbourg » entraîne un retard prévisible ou constaté dans la mise en service de l'autoroute A355 supérieur à 270 jours.

39.2. En cas de non-respect de l'une quelconque des dates de mise en service résultant de l'application de l'article 7.2.1 du présent cahier des charges et sous réserve des dispositions de l'article 7.2.2, le concédant peut exiger de la société concessionnaire, après l'avoir mise en mesure de présenter ses observations, le versement, par jour de retard au-delà de trente jours à compter de la date de mise en service telle que prévue à l'article 7.2.1., d'une pénalité journalière d'un montant de :

- 30 000 EUR pour les 120 premiers jours ;
- 60 000 EUR pour les 120 jours suivants ;
- 90 000 EUR pour les jours suivants.

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

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

39.3. Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 39.2, si le retard constaté sur la date de mise en service prévue à l'article 7.2.1 dépasse 270 jours ou s'il apparaît que la société concessionnaire n'est pas en tout état de cause en mesure de respecter la date de mise en service prévue à l'article 7.2.1 augmentée de 270 jours, le concédant peut, après mise en demeure et passé un préavis de 15 jours, se substituer à la société concessionnaire défaillante pour assurer ou faire assurer l'avancement des études, procédures ou travaux aux frais, risques et périls de la société concessionnaire. Celle-ci met à cet effet tous les moyens en sa possession à la disposition du concédant afin de permettre et de faciliter cette substitution.

Le concédant met fin à cette substitution dans les meilleurs délais dès lors que la société concessionnaire justifie des garanties nécessaires et de sa capacité à assurer pleinement la poursuite des missions qui lui sont déléguées et que l'ensemble des conséquences de la substitution, notamment vis-à-vis des tiers, aura été réglé.

39.4. En cas d'interruption totale ou partielle de la circulation en méconnaissance des dispositions des articles 13 à 15 du présent cahier des charges, le concédant peut exiger de la société concessionnaire le versement d'une pénalité d'un montant au plus égal à 30 000 EUR, valeur février 2004 actualisé, sur l'index TP01 par jour d'interruption (divisible par heures) calculée à compter de la première heure d'interruption de la circulation après le moment où la société concessionnaire aurait dû avoir rétabli la continuité de la circulation jusqu'à l'heure de son rétablissement.

Pour chacune des autoroutes ou sections d'autoroutes concernées, le montant cumulé sur une année, exprimé en valeur février 2004, versé au titre du présent article 39.4., ne pourra pas excéder 9 millions d'euros actualisé sur l'index TP01.

39.5. En cas de non-respect par la société concessionnaire des obligations résultant des dispositions de l'article 25 du présent cahier des charges et après information de la société concessionnaire par lettre motivée du ministre chargé de la voirie nationale et du ministre chargé de l'économie, les tarifs applicables jusqu'à la prochaine échéance d'augmentation sont fixés par arrêté conjoint du ministre chargé de la voirie nationale et du ministre chargé de l'économie.

Ces dispositions s'appliquent notamment aux tarifs suivants :

- tarifs ayant été mis en application par la société concessionnaire sans dépôt préalable auprès des ministres intéressés ;
- tarifs ayant été appliqués par la société concessionnaire en méconnaissance de la procédure de dépôt prévu à l'article 25.6 du présent cahier des charges ;
- tarifs appliqués par la société concessionnaire différents de ceux qui ont été déposés auprès des ministres intéressés ;
- non-respect par la société concessionnaire des règles de fixation des tarifs prévues à l'article 25.

39.6. Pour l'application des dispositions de l'article 39.3, la société concessionnaire sera tenue de constituer, dans les cinq jours ouvrés suivant la réception du préavis adressé par le concédant par lettre recommandée avec accusé de réception, une garantie d'un montant égal à 30 % du montant des études, procédures et investissements restant à réaliser à cette date jusqu'à la mise en service de la section considérée, ce montant étant apprécié par le concédant au vu des éléments en sa possession, notamment en application de l'article 35 du présent cahier des charges. La garantie est produite au bénéfice du concédant sous la forme d'une garantie à première demande émise par un établissement de crédit de premier rang agréé dans les conditions du troisième alinéa de l'article 100 du code des marchés publics, soit sous forme de tout autre mécanisme de garantie offrant des protections équivalentes pour l'Etat.

A défaut de la production de ladite garantie dans le délai précité, le concédant pourra appliquer de plein droit une pénalité supplémentaire de 15 000 EUR, valeur février 2004, par jour de retard. Ce montant est actualisé sur l'index TP01.

39.7. En cas de non respect par la société concessionnaire des dispositions résultant des articles 20 et 35 du présent cahier des charges, le concédant peut exiger de la société concessionnaire le versement, par jour de retard au-delà des dates de production des informations telles que prévues à l'article 35 ou, à défaut, de la date fixée par le concédant, d'une pénalité journalière d'un montant de 10 000 EUR valeur février 2004, actualisée sur l'index TP01.

Ce montant est actualisé sur l'index TP01 par jour de retard calculé à compter de la date prévue au présent cahier des charges ou, à défaut, à compter de la date fixée par le concédant.

Le montant cumulé, exprimé en valeur février 2004, versé au titre du présent paragraphe 39.7 ne pourra excéder 3 millions d'euros par an, actualisé sur l'index TP01.

39.8. Lorsque les objectifs de performance tels que définis à l'article 13.3 ne sont pas atteints en raison d'un manquement du concessionnaire au présent cahier des charges, le concédant adresse par lettre recommandée avec accusé de réception au concessionnaire le niveau des pénalités envisagées. Le concessionnaire dispose d'un délai de quinze jours ouvrés à compter de sa réception, pour adresser ses observations au concédant. Le concédant notifie au concessionnaire le montant des pénalités dues à l'expiration de ce délai.

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

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

$$P_n = 10\,000 \text{ €} * N * K_n$$

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

$$\text{où } K_n = I_n / I_o,$$

I_o est égal à la dernière valeur de l'indice des prix à la consommation France entière, série hors tabac, ensemble des ménages du mois de janvier 2015 ;

I_n est égal à la dernière valeur de l'indice des prix à la consommation France entière, série hors tabac, ensemble des ménages du mois de janvier de l'année d'exploitation (n).

Le montant cumulé pour une année civile d'exploitation (n) des pénalités pour non-atteinte des objectifs de performance est plafonné par la valeur P_{maxn} définie comme suit :

$$P_{maxn} = 560\,000 \text{ €} * K_n$$

$$\text{où } K_n = I_n / I_o,$$

K_n étant défini comme précédemment.

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

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

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

En cas de non-respect d'un objectif de performance, si le concédant exige le versement d'une pénalité au titre du présent article 39.8, il ne peut exiger le versement d'une pénalité sur le fondement d'un autre dispositif de pénalités de l'article 39 pour l'indicateur ou l'objectif de performance concernés.

Article 40 - Déchéance

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

1. Sauf en cas de force majeure :

- interrompt durablement ou de manière répétée l'exploitation d'une autoroute, sans autorisation ou en violation des articles 14 et 15 ;

- manque de manière grave ou répétée à ses autres obligations contractuelles.

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

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

Fait l'objet d'un jugement prononçant la liquidation judiciaire de celle-ci.

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

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

En cas de refinancement, le droit de substitution visé ci-dessus pourra être exercé, à titre exclusif, par les créanciers financiers autres que les actionnaires de la société concessionnaire, ou agissant en qualité autre que celle d'actionnaire, ou par leur représentant. La société concessionnaire aura auparavant, dès la mise en place du

refinancement, informé le concédant sur les conditions dudit refinancement et lui aura fait connaître la nature et l'identité de ces créanciers ou, le cas échéant, de leur représentant. Une copie de la mise en demeure envoyée par le concédant à la société concessionnaire sera adressée par le concédant aux créanciers financiers et/ou à leur représentant.

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

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

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

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

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

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

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

équivalentes par ailleurs.

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

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

En l'absence de tout versement par un nouveau concessionnaire, la société concessionnaire est déchu de ses droits sans aucune indemnité.

TITRE VI - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 41 - Contrôle

Le contrôle de la concession est assuré par les autorités et services désignés à cet effet par le ministre chargé de la voirie nationale.

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

Pour l'exécution des travaux, la société concessionnaire exerce ou fait exercer un contrôle des travaux dont les opérations sont rassemblées dans des documents de contrôle.

Article 42 – Cession de la concession, fusion

Toute cession partielle ou totale de la concession de la conception, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien de l'autoroute proprement dite ou tout changement de concessionnaire ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du concédant.

En cas de cession partielle ou totale de la concession de la conception, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien de l'autoroute proprement dite à une filiale de SANEF sur laquelle SANEF exerce un contrôle comparable à celui qu'elle exerce sur ses propres services, les contrats de prestations de services conclus entre cette filiale et SANEF ne sont pas soumis aux dispositions du premier alinéa de l'article 6 du présent cahier des charges dès lors qu'ils ont pour objet de confier à SANEF l'exécution de prestations que SANEF réalise, en volume et en nature, au 1^{er} juillet 2006. En revanche, SANEF demeurera soumise aux dispositions de l'article 6 du présent cahier des charges pour l'exécution des prestations correspondantes.

La société concessionnaire ne pourra, sans l'accord préalable du concédant, participer, à quelque titre que ce soit, à une opération de fusion, absorption, apport, scission, dissolution sans liquidation ou toute autre opération de restructuration similaire susceptible de porter atteinte à

sa capacité, notamment technique ou financière, de remplir les obligations mises à sa charge par le présent contrat de concession, en particulier aux termes de l'article 6.

Le présent article ne s'applique pas aux contrats d'exploitation des installations annexes visées à l'article 30. Faute par la société concessionnaire de se conformer aux dispositions du présent article, elle encourt la déchéance de la concession.

Article 43 – Emplois réservés

La société concessionnaire emploie des travailleurs handicapés et assimilés conformément aux dispositions prévues par la législation en vigueur.

Article 44 – Elections de domicile

La société concessionnaire fait élection de domicile dans un département de la région parisienne ou dans un département dont le territoire est emprunté par l'autoroute. A défaut, toute notification ou signification relative à la concession est valablement faite à la mairie de Paris.

Article 45 - (Sans objet)

Article 46 – Frais de publication au journal officiel et d'impression

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

Article 47 - Annexe

47.1. Les pièces suivantes annexées aux précédents cahiers des charges remplacés par le présent cahier des charges sont annexées à ce dernier :

a) Pour les autoroutes A 4 et A 26 entre Saint-Omer et Arras :

- A Plan de situation ;
- B Tracé de l'autoroute ;
- C Profils en travers types ;
- D Instructions applicables au projet et dérogations ;
- E Documents indicatifs ;
- F1 Plan de financement (A 4, A 26 entre Lillers et Aix-Noulette) ;
- F2 Plan de financement de la section Aix-Noulette - Arras de l'autoroute A 26 ;
- F3 Plan de financement de la section Saint-Omer - Lillers de l'autoroute A 26.

b) Pour la bretelle de Haguenau :

- A bis Plan de situation ;
- C bis Profils en travers type ;
- D bis Instructions applicables au projet et dérogations ;
- E bis Documents indicatifs.

c) Pour l'autoroute A 26 entre Arras et Reims :

1. Plan de situation ;
2. Tracé de l'autoroute ;
3. Profils en long et contraintes de dénivelées ;
4. Profils en travers types des diverses sections de l'autoroute, des bretelles, des échangeurs et des raccordements au réseau routier ;
5. Schéma de principe des échangeurs et du mode de perception des péages ;
6. Nombre minimum, pour l'ensemble de l'autoroute, des aires annexes et des centres d'entretien d'exploitation ;
7. Rétablissement des communications pour les routes nationales ;
8. Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
9. Plan de financement.

d) Pour l'autoroute A 26 entre Nordausques Ouest et Saint-Omer :

- 1'. Plan de situation ;
- 2'. Tracé de l'autoroute ;
- 3'. Profils en long et contraintes de dénivelées ;
- 4'. Profils en travers types des diverses sections de l'autoroute, des bretelles, des échangeurs et des raccordements au réseau routier ;
- 5'. Schéma de principe des échangeurs et du mode de perception des péages ;
- 6'. Nombre minimum pour l'ensemble de l'autoroute, des aires annexes et des centres d'entretien et d'exploitation ;
- 7'. Rétablissement des communications pour les routes nationales ;
- 8'. Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
- 9'. Plan de financement.

e) Pour l'autoroute A 26 entre Calais et Nordausques :

- 1". Plan de situation ;
- 2". Tracé de l'autoroute ;
- 3". Profils en long et contraintes de dénivelées ;
- 4". Profils en travers types des diverses sections de l'autoroute, des bretelles, des échangeurs et des raccordements au réseau routier ;
- 5". Schéma de principe des échangeurs et du mode de perception des péages ;
- 6". Nombre minimum, pour l'ensemble de l'autoroute, des aires annexes et des centres d'entretien d'exploitation ;
- 7". Rétablissement des communications pour les routes nationales ;
- 8". Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
- 9". Plan de financement.

f) Pour l'autoroute A 26 entre Châlons-sur-Marne et Troyes :

- 1A. Plan de situation ;
- 2A. Tracé de l'autoroute ;
- 3A. Profils en long et contraintes de dénivelées ;
- 4A. Profils en travers types des diverses sections de l'autoroute, des bretelles, des

- échangeurs et des raccordements au réseau routier ;
- 5A. Schéma de principe des échangeurs et du mode de perception des péages ;
- 6A. Nombre minimum, pour l'ensemble de l'autoroute, des aires annexes et des centres d'entretien d'exploitation ;
- 7A. Rétablissement des communications pour les routes nationales ;
- 8A. Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
- 9A. Plan de financement.

g) Pour l'autoroute A 16 entre Amiens et L'Isle-Adam :

- 1B. Plan de situation ;
- 2B. Tracé de l'autoroute ;
- 3B. Profils en long et contraintes de dénivelées ;
- 4B. Profils en travers types des diverses sections de l'autoroute, des bretelles des échangeurs et des raccordements au réseau routier ;
- 5B. Schéma de principe des échangeurs et du mode de perception des péages ;
- 6B. Nombre minimum, pour l'ensemble de l'autoroute, des aires annexes et des centres d'entretien d'exploitation ;
- 7B. Rétablissement des communications pour les routes nationales ;
- 8B. Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
- 9B. Plan de financement.

h) Pour l'autoroute A 1 entre Fresnes-lès-Montauban et Dourges ;

- 1C. Plan de situation ;
- 2C. Tracé de l'autoroute ;
- 3C. Profils en long ;
- 4C. Profil en travers type ;
- 5C. Schéma de principe des échangeurs et du mode de perception des péages ;
- 6C. Sans objet ;
- 7C. Rétablissement des communications pour les routes nationales ;
- 8C. Sans objet
- 9C. Sans objet.

i) Pour l'autoroute A 16 entre Amiens et Boulogne-sur-Mer ;

- 1D. Plan de situation ;
- 2D. Tracé de l'autoroute ;
- 3D. Profils en long ;
- 4D. Profil en travers type ;
- 5D. Schéma de principe des échangeurs et du mode de perception des péages ;
- 6D. Nombre minimum, pour l'ensemble de l'autoroute, des aires annexes et des centres d'entretien et d'exploitation ;
- 7D. Rétablissement des communications pour les routes nationales ;
- 8D. Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
- 9D. Plan de financement.

j) Pour l'autoroute A 29 entre Neufchâtel-en-Bray et Saint-Quentin ;

- 1E. Plan de situation ;
- 2E. Tracé de l'autoroute ;
- 3E. Profils en long ;
- 4E. Profils en travers type ;
- 5E. Schéma de principe des échangeurs et du mode de perception des péages ;
- 6E. Nombre maximum, pour l'ensemble de l'autoroute, des aires annexes et des centres d'entretien et d'exploitation ;
- 7E. Rétablissement des communications pour les routes nationales ;
- 8E. Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
- 9E. Plan de financement.

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

a) Pour l'autoroute A 16 entre L'Isle-Adam (N 184) et La Francilienne (N 104) :

- 1. Plan de situation ;
- 2. Tracé en plan ;
- 3. Profil en long ;
- 4. Profils en travers type ;
- 5. Schémas de principe des échangeurs et de leurs bretelles de raccordement ;
- 6. Sans objet ;
- 7. Rétablissements des voies de communication ;
- 8. Instructions applicables au projet ;
- 9. Plan de financement.
- 10. Planning prévisionnel.

b) Pour l'autoroute A 4 contournement sud de Reims

- 1. Plan de situation ;
- 2. Tracé de l'autoroute ;
- 3. Profil en long ;
- 4. Profils en travers ;
- 5. Schémas de principe des échanges ;
- 6. Sans objet ;
- 7. Rétablissements de communication ;
- 8. Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
- 9. Plan de financement.

c) A29 Neufchâtel-en-Bray / St-Quentin au droit du projet « Canal Seine Nord »

- 1. Plan de situation
- 2.et 3. Tracé en plan et profil en long
- 4. Profils en travers

- d) A4 Contournement Nord Est de Metz
 - 1. cf. annexes 47.1.a de A à C
 - 2. Instructions applicables au projet
 - 3. Plan de financement
 - 4. Planning prévisionnel

- e) Reconfiguration de l'échangeur de l'autoroute A4 au Nord de Strasbourg
 - 1. Plan de situation
 - 2.et 3. Tracé en plan / Profil en long et Contraintes de dénivelées
 - 4. Profils en travers type
 - 5. Schéma de principe des échangeurs et des bretelles de raccordement
 - 6. Gares de péage
 - 7. Rétablissement des voies de communication
 - 8. Instructions applicables au projet
 - 9. Plan de financement
 - 10. Planning prévisionnel

- f) Breteille de Lumbres de l'autoroute A26
 - 1. Plan de situation
 - 2. Tracé en plan
 - 3. Profil en long
 - 4. Profils en travers type
 - 5. Schémas de principe des échangeurs et des bretelles de raccordement
 - 6. Gares de Péage
 - 7. Rétablissement des voies de communication
 - 8. Instructions applicables au projet
 - 9. Plan de financement
 - 10. Planning prévisionnel

- g) Reconfiguration de l'échangeur de Bailly-Romainvilliers (A4)
 - 1. Plan de situation
 - 2. Tracé en plan
 - 3. Profil en long
 - 4. Profils en travers type

5. Schémas de principe de l'échangeur, de ses bretelles de raccordement et mode de perception d'un péage
7. Rétablissement des voies de communication
8. Instructions applicables au projet
9. Plan de financement
10. Planning prévisionnel

h) Programme des opérations objet du 14^e avenant

- Annexe CP 1 relative aux opérations objet du 14^e avenant ;
- Annexe CP 2 relative aux modalités de suivi du 14^e avenant ;
- Annexe CP.01 : Fiche relative à l'opération Études Tronc commun A4-A104 ;
- Annexe CP.02 : Fiche relative à l'opération A1 barreau de Chamant ;
- Annexe CP.03 : Fiche relative à l'opération PEM A4 Bussy Sycomore ;
- Annexe CP.04 : Fiche relative à l'opération VR A4 Bussy-Noisy ;
- Annexe CP.05 : Fiche relative à l'opération Complément de l'échangeur A2 Sud/A26 Nord ;
- Annexe CP.06 : Fiche relative à l'opération Parkings covoiturage ;
- Annexe CP.07 : Fiche relative à l'opération PSPL A26 Saint-Hilaire-Cottes ;
- Annexe CP.08 : Fiche relative à l'opération PSPL A16 aire Baie de Somme ;
- Annexe CP.09 : Fiche relative à l'opération A4 écopont de Saverne ;
- Annexe CP.10 : Fiche relative à l'opération A1 tunnel de Roissy : protection en eau ;
- Annexe CP.11 : Fiche relative à l'opération Parkings poids lourds ;
- Annexe CP.12 : Fiche relative à l'opération A1 Diffuseur de Ressons n°11 ;

Echéanciers d'investissements des opérations pour l'application de l'article 7.5 du cahier des charges : Annexe X

Echéanciers d'investissements des opérations pour l'application de l'article 7.6 : Annexe X bis

Echéancier pour l'application de l'article 7.7 du cahier des charges : Annexe X bis2

Echéancier pour l'application de l'article 7.8 du cahier des charges : Annexe X bis.3 ;

Suivi des coûts de l'opération « A4 écopont de Saverne » pour l'application de l'article 7.8 g) : Annexe X.bis.4 ;

Valeurs de XCN relatives à l'application de l'article 25.11 : Annexe Xter

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

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

Annexe BEFC relative au bon état d'entretien des biens de retour à l'expiration de la concession ;

Annexes relatives aux indicateurs de performance

- Annexe IPP : calcul des pénalités applicables ;
- Annexe IP 0 : état structurel des chaussées (ISTRU) ;
- Annexe IP 1 : état de surface des chaussées ;
- Annexe IP 2 : état structurel des ouvrages de franchissements ;
- Annexe IP 3a : hauteur des ouvrages d'art ;
- Annexe IP 3b : portance des ouvrages d'art ;
- Annexe IP 4 : sécurité sur ouvrage d'art ;
- Annexe IP 5 : qualité des aires de repos ;
- Annexe IP 6 : surveillance du réseau ;
- Annexe IP 7 : délais de signalement d'un événement grave par radio et panneaux à messages variables ;
- Annexe IP 8 : délais de dépannage ;
- Annexe IP 9 : gestion de la viabilité hivernale ;
- Annexe IP 10 : délais de réponse aux sollicitations écrites d'usagers ;

Annexes relatives aux indicateurs de suivi

- Annexe IS 1bis : état visuel des chaussées annexes ;
- Annexe IS 2 : délais d'intervention ;
- Annexe IS 3 : délais d'attente au péage ;
- Annexe IS 4 : délais de décroché au péage ;

Annexe IST relative aux indicateurs statistiques ;

Données événementielles liées à la sécurité routière : annexe Y ;

Instructions applicables aux aménagements complémentaires sur autoroutes en service : annexe Z ;

Instructions applicables aux opérations de l'annexe PRA1 : Annexe Z1 ;

Instructions applicables aux opérations de l'annexe PIA 1 : Annexe Z2 ;

Instructions applicables aux opérations de l'annexe CP 1 : Annexe Z3 ;

Plan de relance 1 : annexe PR 1 ;

Plan de relance 2 : annexe PR 2.

Programme de travaux du plan de relance autoroutier : Annexe PRA1

Suivi des travaux du plan de relance autoroutier : Annexe PRA2

Annexe PIA 1 – Programme de travaux du plan d'investissement autoroutier (opérations du contrat de plan 2017-2021) ;

L'ensemble de ces pièces annexes peut être consulté au siège social de la société concessionnaire.

Annexe CP 1 : opérations objet du 14^e avenant

Les ouvrages et aménagements construits dans le cadre des opérations listées, à l'exception des parkings de covoiturage lorsqu'ils sont réalisés en dehors de l'assiette de la concession, dans le tableau ci-dessous intègrent l'assiette de la concession dès leur mise en service.

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

Réf.	Opération	Date de mise en service *	Coût de construction (M€ HT - valeur janvier 2020)	Montant pris en compte pour l'application de l'article 7.8 (M€ HT - VAN 2022) **
CP.01	Études Tronc commun A4-A104	24 mois à compter de l'entrée en vigueur du 14 ^{ème} avenant	0,25	0,23
CP.02	A1 barreau de Chamant	44 mois à compter de l'entrée en vigueur du 14 ^{ème} avenant 15 mois à compter de la notification de la déclaration d'utilité publique	3,81	3,47
CP.03	PEM A4 Bussy Sycomore	50 mois à compter de l'entrée en vigueur du 14 ^{ème} avenant 30 mois à compter de la notification des autorisations portant les évaluations environnementales	20,70	18,54
CP.04	VR A4 Bussy-Noisy	54 mois à compter de l'entrée en vigueur du 14 ^{ème} avenant 54 mois à compter de la date d'approbation du Schéma Directeur des Voies Réservées en Ile de France	34,50	29,90
CP.05	Complément de l'échangeur A2 Sud/A26 Nord	69 mois à compter de l'entrée en vigueur du 14 ^{ème} avenant 30 mois à compter de la notification de la déclaration d'utilité publique	13,00	11,43
CP.06	Parkings covoiturage	Pour chacun des sites : 24 mois à compter de la signature de la convention avec la collectivité concernée 24 mois à compter de la notification de la dernière autorisation du projet	7,19 ⁽¹⁾	6,43
CP.07	PSPL A26 Saint-Hilaire-Cottes	36 mois à compter de l'entrée en vigueur du 14 ^{ème} avenant 22 mois à compter de la notification de la dernière autorisation portant les évaluations environnementales	8,50	7,58
CP.08	PSPL A16 aire Baie de Somme	36 mois à compter de l'entrée en vigueur du 14 ^{ème} avenant	10,22	9,11

		22 mois à compter de la notification de la dernière autorisation portant les évaluations environnementales		
CP.09	A4 écopont de Saverne	45 mois à compter de l'entrée en vigueur du 14 ^{ème} avenant 20 mois à compter de la notification de la dernière autorisation portant les évaluations environnementales	20,00	17,58
CP.10	A1 tunnel de Roissy : protection en eau	20 mois à compter de l'entrée en vigueur du 14 ^{ème} avenant 20 mois à compter de la signature de la convention avec les parties prenantes mettant notamment à disposition les terrains nécessaires	1,05	0,94
CP.11	Parkings poids lourds	58 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du 14 ^{ème} avenant	22,52	21,14
CP.12	A1 Diffuseur de Ressons n°11	32 mois à compter de l'entrée en vigueur du 14 ^{ème} avenant 15 mois à compter de la notification de la dernière autorisation portant les évaluations environnementales 30 mois à compter de la signature de la convention de partenariat avec les collectivités parties prenantes	2,10	1,17

* Lorsque plusieurs dates sont indiquées, la plus tardive est prise en compte.

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

(1) Des parkings de covoiturage sont réalisés sur l'ensemble du réseau de la société Sanef, dans la limite d'un coût estimatif maximal fixé à 7,19 M€ (HT, valeur janvier 2020). Ce coût estimatif maximal n'intègre pas les financements des collectivités territoriales. Un suivi financier de l'opération est réalisé dans les conditions de l'article 7.8. Pour ce faire, un coût moyen de 8 500 € (HT, valeur janvier 2020) par place est utilisé pour les sites de rang 1 et 9 100 € (HT, valeur janvier 2020) par place pour les sites de rang 2.

Annexe CP 2

Suivi des travaux objet du 14^e avenant

Le rapport détaillé d'exécution des opérations objet du 14^e avenant prévu à l'article 9 *quater* est constitué des éléments suivants :

- a. Présentation de l'opération
 - i. Nature de l'opération
 - ii. Localisation précise
 - iii. Description de l'opération, au besoin avec des schémas d'ensemble
 - iv. Planning initial de l'opération
- b. Etat d'avancement
 - i. Détail des procédures, des études et des travaux
 - ii. Planning recalé, le cas échéant
- c. Faits marquants depuis le rapport précédent
- d. Décisions ou avis attendus
- e. Risques identifiés et mesures correctrices apportées
- f. Illustrations des travaux, le cas échéant

ANNEXE X
ECHEANCIERS D'INVESTISSEMENTS DES OPERATIONS POUR
L'APPLICATION DE L'ARTICLE 7.5 DU CAHIER DES CHARGES

X. 1 Pour l'autoroute A16 entre L'Isle Adam et La Francilienne

En millions d'euros HT valeur janvier 2002

	Total	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Coût des travaux	162,52	-	3,06	2,98	4,77	5,23	18,91	33,20	54,32	40,06

L'avantage financier définitif de l'opération est évalué à 32,22 M€ (VAN 2019). L'Etat et la société concessionnaire ont décidé d'en affecter 15 M€ (VAN 2019) pour financer une modération de la tarification au 1^{er} février 2020 de cette section par rapport à la tarification qui aurait résulté de l'application de l'article 25.5 du cahier des charges. Le solde de l'avantage financier de l'opération (17,22 M€ en VAN 2019) est affecté au financement des investissements prévus à l'article 9.8.

X. 2 Pour l'autoroute A4 contournement sud de Reims

En millions d'euros HT valeur janvier 2002

	Total	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Coût des travaux	166,46	6,46	6,47	1,14	12,95	29,38	47,68	45,91	16,47

Annexe X bis - Echéanciers d'investissements des opérations pour l'application de l'article 7.6 du cahier des charges

En M€ HT valeur juillet 2012	Total	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
A29 – Création de BAU	33	1,3	25,1	6,6				
A4 – Contournement de Metz	16	0,3	0,5	0,5	1,6	4,8	4,8	3,5
Echangeurs A16/RN42 et A26/RN42	80	16	16	16	16	16		
Echangeur A4-COS	43	8,6	8,6	8,6	8,6	8,6		
Echangeur de Bailly-Romainvilliers	28	5,6	5,6	5,6	5,6	5,6		
Aménagements environnementaux	130	41,4	41,3	41,3	3	3		
Montant de référence	330	73,2	97,1	78,6	34,8	38,0	4,8	3,5

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

Un montant de 89,7 M€ HT (en VAN 2021), affecté au financement des investissements prévus à l'article 9.8, est à déduire du montant de l'avantage financier calculé avec les échéanciers recalés définitifs.

Annexe X bis.2 – Echéancier pour l'application de l'article 7.7 du cahier des charges

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

En millions d'euros HT valeur juin 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
A4 - Diffuseur de Bussy-Saint-Georges	0,18	0,71	0,89	3,12	3,56	0,45
A1 - Passage à faune Ermenonville	0,16	0,64	0,80	2,80	3,20	0,40

2. Autres opérations

En millions d'euros HT valeur juin 2016	2017	2018	2019	2020	2021
Programme de réalisation de parkings covoiturage (provision)	0,12	0,48	0,60	0,60	0,60
Amélioration de la protection de la ressource en eau	1,50	7,50	7,50	7,50	6,00

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

Annexe X bis.3 - Echéanciers d'investissement des opérations pour l'application de l'article 7.8 du cahier des charges :

En millions d'euros HT valeur janvier 2020		2022	2023	2024	2025	2026	2027
CP.01	Études Tronc commun A4-A104		0,10	0,15			
CP.02	A1 barreau de Chamant	0,03	0,10	0,20	1,48	2,00	
CP.03	PEM A4 Bussy Sycomore	0,05	0	0,45	9,00	10,70	0,50
CP.04	VR A4 Bussy-Noisy	0,18	0,20	1,00	13,00	14,00	6,12
CP.05	Complément de l'échangeur A2 Sud/A26 Nord	0,03	0,17	0,30	3,50	8,00	1,00
CP.06	Parkings covoiturage	0,15	0,35	1,60	1,70	1,79	1,60
CP.07	PSPL A26 Saint-Hilaire-Cottes	0,10	0,15	2,42	4,77	1,06	
CP.08	PSPL A16 aire Baie de Somme	0,11	0,20	3,11	5,80	1,00	
CP.09	A4 écopont de Saverne	0,08	0,20	6,50	9,50	3,72	
CP.10	A1 tunnel de Roissy : protection en eau	0,01	0,04	0,90	0,10		
CP.11	Parkings poids lourds	0,35	5,00	6,00	6,00	5,17	
CP.12	A1 Diffuseur de Ressons n°11		0,10	0,60	0,56		

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

Annexe X ter - Valeurs de XCN relatives à l'application de l'article 25.11

Cette valeur sera revue à l'occasion de tout avenant, postérieur au douzième avenant, modifiant le périmètre de la concession ou les règles d'évolution des tarifs.

	Valeur pour l'année 2030 (mise à jour à l'occasion du 14ème avenant)
Valeur de XCN (M€ HT)	1564

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

2006	2007	2008	2009-2031
$80\% \times I + 0,455\%$	$80\% \times I + 0,455\%$	$80\% \times I + 0,455\%$	$70\% \times I$

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

ANNEXE Y
DONNÉES ÉVÉNEMENTIELLES LIÉES À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Contenu	Sources	Délais et périodicité de fourniture	Objectif de diffusion	
Evénements trafic	Bouchons Ralentissements	SCA - CIGT Gendarmerie Police	En temps réel	Diffuser les événements perturbants
Accidents	Accidents	SCA- CIGT Gendarmerie Police	En temps réel	Diffuser tous les accidents sans restriction
Incidents	Obstacles sur chaussée Inondation Avalanche Glissement de terrain...	SCA - CIGT Gendarmerie Police	En temps réel	Diffuser les incidents potentiellement dangereux
Manifestation	Manifestation (sociale, sportive, culturelle, commerciale)	SCA - CIGT Gendarmerie Police	En prévisionnel et confirmation temps réel dès l'événement constaté	Diffusion avec restriction en fonction du contexte
Travaux	Chantiers non courants avec gêne importante	SCA - CIGT	En prévisionnel et confirmation temps réel dès mise en place	Diffuser uniquement les chantiers potentiellement dangereux ou perturbants (basculement, déviation, restriction de capacité...)
Fermetures de voies et limitation d'accès	Route coupée Sortie fermée Entrée fermée Restriction catégorielle	SCA - CIGT	En prévisionnel et confirmation temps réel dès mise en place	Diffusion sans restriction de ces fermetures non permanentes
Etat de la route	Neige au sol Verglas	SCA - CIGT	En temps réel	Diffusion sans restriction de ces conditions de circulation dangereuses niveaux C2 / C3 et C4

Visibilité inférieure à 200 m	Brouillard Fumée	SCA - CIGT	En temps réel si détecté	Diffusion sans restriction
Conditions de circulation	Si disponibles : - Indicateur de trafic (traficolor) - Temps de parcours - Comptages - ...	SCA - CIGT	En temps réel	Diffusion sans restriction

Annexe PRA1 – Programme de travaux du plan de relance autoroutier

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

Domaine	Opération	Date de mise en service (mois)
AMENAGEMENT DU RESEAU	Echangeurs A16/RN42 et A26/RN42	Chacun des deux échangeurs sera mis en service 42 mois après la déclaration d'utilité publique le concernant
	A29 – Création de BAU	36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent avenant
	Reconfiguration de l'échangeur d'extrémité de l'A4 au Nord de Strasbourg	48 mois après la date d'entrée en vigueur du présent avenant
	Reconfiguration de l'échangeur de Bailly-Romainvilliers	1 ^{er} juillet 2018 (première phase)
	A4 – Mise aux normes environnementales du contournement nord-est de Metz	42 mois après la déclaration d'utilité publique
AMENAGEMENT ENVIRONNEMENTAUX	Programme des travaux définis ci-dessous	<p>50 % du programme 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent avenant</p> <p>Les 25 % supplémentaires 48 mois après la date d'entrée en vigueur du présent avenant</p> <p>Les 25 % restant 54 mois après la date d'entrée en vigueur du présent avenant</p>

	Unité	Quantité
Mise en sécurité des postes d'appel d'urgence (PAU)	Nombre de postes d'appel d'urgence	Selon programme

Protection de la ressource en eau	Nombre d'aménagements	25
Reconstruction d'Aires de service / partie compensée	Nombre d'aires de service	16
Reconstruction d'Aires de repos / partie compensée	Nombre d'aires de repos	68
500 nouvelles places de Parkings PL	Nombre de places	500
Création de 400 places de covoiturage	Nombre de places	400
Passage à faune	-	Un (à l'extrémité Est d'A4)

Annexe PRA 2 – Suivi des travaux du plan de relance autoroutier

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

1- Fiche de synthèse sur l'avancement du PRA

Carte des opérations

Planning global de l'ensemble des opérations, avec le cas échéant la distinction entre le planning initial et un planning recalé

Ventilation par opération du montant global des décaissements tel que mentionné à l'article 7.6

2- Fiche détaillée par opération

a. Présentation de l'opération

Nature de l'opération (notamment au regard de la nomenclature de l'annexe PRA1)

Localisation précise

Description de l'opération, au besoin avec des schémas d'ensemble

Planning initial de l'opération

b. Etat d'avancement

Détail des procédures, des études et des travaux

Planning recalé, le cas échéant

c. Faits marquants depuis le rapport précédent

d. Décisions ou avis attendus

e. Risques identifiés et mesures correctives apportées

f. Illustrations des travaux, le cas échéant

Annexe PIA 1 – Programme de travaux du plan d'investissement autoroutier (opérations du contrat de plan 2017-2021)

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

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

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

Nature	Opération	Date prévisionnelle d'entrée en vigueur de la DUP	Date de mise en service	Coût de construction (M€HT valeur juin 2016)	Montant compensé pris en compte pour le e) de l'article 7.7 (M€HT valeur 2016)(*)	Subvention des collectivités territoriales (M€HT valeur janvier 2016)
DIFFUSEUR	Diffuseur de Bussy-Saint-Georges	36 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la publication du décret approuvant le 13 ^e avenant à la convention de concession et la signature de la dernière convention de financement avec les collectivités locales co-financeurs	36 mois après la déclaration d'utilité publique	20,70	7,06	11,8
PAS	Ecopont d'Ermenonville	18 mois suivant la date de publication du décret approuvant le 13 ^e avenant à la convention de concession	36 mois après la déclaration de projet	8,00	6,06	-

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

2. Autres opérations

Nature	Opération	Date de mise en service	Coût de construction (M€HT valeur juin 2016)	Montant compensé pris en compte pour le e) de l'article 7.7 (M€HT valeur 2016)(*)	Subvention des collectivités territoriales (M€HT valeur janvier 2016)
AMENAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX	Programme de réalisation de parkings de covoiturage (provision)	sans objet (provision)	2,40	1,86	Selon les modalités prévues à l'annexe PIA2
	Programme d'amélioration de la protection de la ressource en eau	54 mois après la date d'entrée en vigueur du 13 ^e avenant	30,00	22,65	-

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

Suite à l'abandon des opérations du diffuseur de Calais-Sud et du complément ouest du diffuseur n°15 de Coutevroult, un montant de 6,84 M€ (en VAN 2016) en application de l'article 7.7 e) après déduction des frais d'étude engagés par SANEF, est affecté au financement des investissements prévus à l'article 9.8.

Annexe PIA 2 : Programme de réalisation de parkings de covoiturage