

**Convention de concession passée entre
l'Etat et la société Autoroute de Liaison
Seine-Sarthe (ALIS) pour le financement, la
conception, la construction, l'exploitation et
l'entretien de la section Rouen-Alençon de
l'autoroute A 28**

Texte consolidé au 29 novembre 2001

Avertissement

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

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

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

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

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

Ces pièces sont consultables sur rendez-vous sollicité par l'intéressé à l'adresse suivante : Gra1.Gra.Grn.Dit.Dgitm@developpement-durable.gouv.fr.

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 novembre 2001 approuvant la convention de concession passée entre l'Etat et la société Autoroute de Liaison Seine-Sarthe (ALIS) pour le financement, la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien de la section Rouen-Alençon de l'autoroute A 28 et le cahier des charges annexé

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000763269>

CONVENTION DE CONCESSION

Article 1^{er}

Dans les conditions définies par la présente convention et le cahier des charges annexé, l'Etat concède à ALIS, qui accepte, le financement, la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien de la section Rouen-Alençon de l'autoroute A 28.

Article 2

Le concessionnaire s'engage à financer, concevoir, construire, exploiter et entretenir la section concédée, à ses frais, risques et périls, dans les conditions fixées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Article 3

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

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 annexé dans les conditions fixées par le cahier des charges et sous réserve que l'Etat ne s'oppose pas à l'application des dispositions de l'article 25 du cahier des charges.

Article 5

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

Article 6

La présente convention et son cahier des charges annexé entrent en vigueur dès la réalisation de l'ensemble des conditions suivantes :

- publication au Journal officiel de la République française du décret en Conseil d'Etat approuvant la convention et son cahier des charges annexé ;
- signature de la convention de financement relative aux contributions financières publiques ;
- transmission au concédant de la convention conclue par le concessionnaire et la SAPN relative au remboursement des sommes dues à celle-ci.

Article 7

Les frais de publication au Journal officiel et d'impression de la présente convention et du cahier des charges annexé sont à la charge du concessionnaire.

CAHIER DES CHARGES

TITRE I^{er} – OBJET, NATURE ET CARACTERISTIQUES DE LA CONCESSION

Article 1^{er} – 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 et de l'entretien de la section Rouen-Alençon de l'autoroute A 28 comprise entre l'autoroute A 13 (Bourg-Achard) et la RN 12 au nord d'Alençon.

Les extrémités de la concession de la section Rouen-Alençon de l'autoroute A 28 sont précisées à l'annexe n° 1.

Article 2 – Assiette de la concession

La concession s'étend à tous les terrains, ouvrages et installations nécessaires à la construction, à l'exploitation et à l'entretien de l'autoroute et de ses installations accessoires, y compris les raccordements aux voiries existantes, les dépendances et installations annexes directement nécessaires au service des usagers ou réalisées en vue d'améliorer l'exploitation, notamment les aires de stationnement, les aires de service, les aires de repos, les restaurants, les hôtels, les motels, les centres d'entretien et les hangars et les logements de service, l'ensemble étant repris ci-après sous le terme « l'Autoroute ».

Sur les raccordements de l'Autoroute aux voiries existantes, la limite de la concession est fixée au premier carrefour à partir de l'autoroute. L'annexe n° 1 précise les limites de la concession au niveau des raccordements aux autoroutes A 13, A 88 et A 28 Alençon-Tours.

Les terrains déjà en possession de l'Etat et nécessaires à la réalisation de l'Autoroute seront remis au concessionnaire dans les conditions fixées à l'article 6 ci-après. Les autres terrains nécessaires à la concession seront acquis directement par le concessionnaire ; ils seront, dès leur acquisition, intégrés au domaine de l'Etat.

Les biens meubles ou immeubles mis à disposition par l'Etat, acquis ou réalisés par le 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 le 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.

A l'expiration du délai résultant des dispositions de l'article 36, ces biens reviennent obligatoirement et gratuitement à l'autorité concédante, sans préjudice des dispositions de l'article 37.

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 cette dernière estime qu'ils peuvent être utiles à l'exploitation de la concession, ci-après désignés « Biens de Reprise ».

Ces biens appartiennent au concessionnaire tant que l'autorité concédante n'a pas utilisé de son droit de reprise.

3. Biens propres

Ils se composent de biens non financés, même pour partie, par des ressources de la concession et qui ne sont grevés d'aucune clause de retour facultatif, ci-après désignés « Biens Propres ».

Dans le délai de deux ans suivant la mise en service de l'Autoroute, un inventaire est établi contradictoirement, aux frais du concessionnaire, classant les biens selon les trois catégories visées ci-dessus. Cet inventaire est régulièrement mis à jour par le concessionnaire à ses frais. Sa mise à jour est vérifiée avant l'établissement du programme d'entretien et de renouvellement prévu à l'article 37. L'inventaire est tenu à la disposition du concédant.

Article 3 – Caractéristiques générales de l'Autoroute

Le concessionnaire prend à sa charge l'intégralité du risque de conception et de construction de l'Autoroute dans le respect des principes généraux dégagés par les juridictions administratives. A cet effet, le concessionnaire ne saurait en aucun cas se prévaloir du caractère erroné ou incomplet des études de toutes natures qui lui ont été remises avant la signature du présent contrat de concession, par l'Etat ou dans les conditions fixées à l'article 13.5, pour faciliter sa mission mais qu'il vérifie, contrôle, modifie ou complète en tant que de besoin sous sa seule responsabilité. Le concessionnaire renonce à tout recours contre l'Etat à ce titre.

- 3.1. La longueur de l'autoroute à construire par le concessionnaire est d'environ 125 kilomètres.
- 3.2. Le profil en travers final des différents tronçons de l'Autoroute et les dispositions auxquelles le concessionnaire est autorisé à se limiter en première phase sont définis par les tableaux ci-après et complétés par l'annexe n° 3.

En section courante :

=====

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO
n° 278 du 30/11/2001 page 19040 à 19053

=====

Sur les viaducs :

=====

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO
n° 278 du 30/11/2001 page 19040 à 19053

=====

Les caractéristiques générales de la première phase seront mises en œuvre à la mise en service de l'Autoroute.

Pour chacune des sections concernées, les caractéristiques générales de la deuxième phase seront mises en œuvre dès que le trafic horaire de la trentième heure la plus chargée de l'année aura atteint 1 400 unités de véhicule particulier (uvp) par heure dans le sens le plus chargé (pour l'application de ce seuil, il est pris comme hypothèse qu'un poids lourd vaut deux uvp).

La réalisation des deuxième tabliers des viaducs de la Risle et du Bec interviendra au plus tard lors de la mise en configuration de deuxième phase de la section comprise entre le diffuseur de Bernay et le diffuseur de Brionne-Boissey.

Un système de surveillance des conditions générales de sécurité sera mis en place sur ces deux viaducs. Si une accidentologie anormale apparaissait, le concessionnaire devrait prendre les mesures nécessaires pour restaurer une situation normale, le cas échéant, en mettant en œuvre plus rapidement les dispositions prévues en deuxième phase sur ces viaducs.

Les acquisitions foncières nécessaires à la deuxième phase d'aménagement sont réalisées en même temps que celles nécessaires à la première phase.

3.3. L'Autoroute doit permettre le passage des convois militaires M 120.

3.4. L'Autoroute comporte les échangeurs ci-après :

- diffuseur de Sées ;
- échangeur A 28-A 88-RN 138 ;
- diffuseur de Gacé ;
- diffuseur de Broglie-Orbec ;
- diffuseur de Bernay ;
- diffuseur de Brionne-Boissey ;
- nœud autoroutier A 28-A 13.

La localisation et le type de ces différents échangeurs sont précisés en annexe n° 3.

Le diffuseur de Sées est différé. Il sera réalisé à une date fixée d'un commun accord entre le concessionnaire et le concédant.

Article 4 – Caractéristiques techniques de l'Autoroute

Etablissement et approbation des projets

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

4.2. Le concessionnaire est responsable des mises au point de détail relatives aux tracés de l'Autoroute et des rétablissements des routes nationales définis par les annexes au présent cahier des charges, ainsi que des projets de rétablissement des communications des voies autres que les routes nationales, en accord avec les collectivités concernées.

- 4.3. Le dispositif de péage de l'Autoroute devra satisfaire aux prescriptions de l'article 25 du présent cahier des charges et à celles de l'annexe n° 3.
- 4.4. Le concessionnaire établit sous sa responsabilité l'avant-projet autoroutier (APA), les études préliminaires d'ouvrage d'art (EPOA) et les avant-projets d'ouvrage d'art (APOA). Les modalités d'établissement et d'instruction de ces dossiers sont définies par la circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987 complétée par la circulaire du 23 août 1990. L'approbation de ces dossiers est préalable à l'engagement des travaux correspondants.
- Les projets d'exécution sont établis par le concessionnaire sous sa responsabilité, en conformité avec l'avant-projet autoroutier (APA) et les avant-projets d'ouvrage d'art (APOA). Ils doivent respecter les instructions visées à l'annexe n° 4.
- Les projets établis selon les normes définies par les instructions visées ci-dessus doivent être conçus pour satisfaire aux règles générales intéressant la sécurité des usagers, la commodité et l'économie de la circulation ainsi que les règles relatives à la protection de l'environnement.
- 4.5. Le cas échéant, le concessionnaire soumettra au ministre chargé de la voirie nationale toute demande de modifications ou de dérogations aux documents visés aux paragraphes précédents (4.1 à 4.4) relevant de sa compétence. Ces demandes devront comporter des justifications techniques, économiques et financières des modifications ou des dérogations sollicitées.
- 4.6. Toutes ces procédures n'auront pour effet ni d'engager la responsabilité de l'Etat, ni de dégager celle du concessionnaire des conséquences que pourraient avoir l'imperfection des dispositions prévues, la mauvaise exécution des travaux ou le fonctionnement des ouvrages.
- 4.7. Le concessionnaire sera tenu de procéder à l'étude de toutes variantes ou modifications qui seraient prescrites par le concédant. Les modalités de réalisation et de financement relatives à ces variantes ou modifications et à leurs études détaillées seront établies d'un commun accord entre les parties.

TITRE II – CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE

Article 5 – Contrôle de l'exécution des obligations du concessionnaire pour ce qui concerne la réalisation des travaux

- 5.1. Une entité désignée par le concédant, ci-après dénommée « l'Autorité chargée du contrôle » (dénommée « mission de contrôle des autoroutes » dans la circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987 relative aux modalités d'établissement et d'instruction des dossiers techniques concernant la construction et l'aménagement des autoroutes concédées), est chargée de contrôler, au nom et pour le compte du concédant, l'exécution des obligations du concessionnaire pour ce qui concerne la réalisation des travaux.
- L'Autorité chargée du contrôle pourra, en tant que de besoin, être assistée par différents experts, y compris extérieurs aux services de l'Etat.
- 5.2. Le concessionnaire communiquera à l'Autorité chargée du contrôle, chaque trimestre, les calendriers prévisionnels permettant d'apprécier le bon déroulement des travaux, particulièrement par rapport aux dates-clés et à la date de mise en service de l'Autoroute prévues à l'article 8 ci-après.

Le concessionnaire organise, une fois par trimestre, sauf circonstances particulières justifiant selon le concédant la tenue de rencontres supplémentaires, une réunion de coordination avec l'Autorité chargée du contrôle, afin que cette dernière puisse s'assurer du bon déroulement des travaux.

L'Autorité chargée du contrôle pourra se faire communiquer tout document relatif à l'exécution de l'Autoroute (plans d'assurance qualité, rapports d'audit, études, plans d'exécution, notes de calcul, contrôles, essais, comptes rendus de réunions...).

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

- 5.3. Durant toutes les phases de construction de l'Autoroute, le concessionnaire est tenu de laisser en permanence le libre accès de l'Autoroute à tout représentant de l'Autorité chargée du contrôle.

Le concessionnaire sera tenu d'apporter son concours à l'Autorité chargée du contrôle pour lui permettre d'accéder à tous points de l'Autoroute.

Dans le cas où l'Autorité chargée du contrôle aurait détecté des défauts de réalisation de l'Autoroute ou si elle souhaite vérifier des points susceptibles d'affecter de manière notable la réalisation ou le bon fonctionnement ultérieur de l'Autoroute, elle en informe le concessionnaire. Après concertation et à défaut d'accord sur les mesures prises par le concessionnaire, elle procède, le cas échéant, à des prélèvements conservatoires, des contrôles et des essais et à la mise en place d'instrumentation. Le concessionnaire sera tenu d'apporter son concours à l'Autorité chargée du contrôle pour lui permettre d'effectuer ces vérifications.

Article 6 – Remise par l'Etat de terrains et d'ouvrages réalisés

L'Etat remettra au concessionnaire les terrains dont il a la propriété, et les ouvrages qu'il a réalisés nécessaires à la réalisation de l'Autoroute. Cette remise donnera lieu à l'établissement par l'Autorité chargée du contrôle et le concessionnaire de procès-verbaux contradictoires auxquels seront joints des états descriptifs et tous les plans nécessaires pour définir les limites de la concession et la consistance des ouvrages et installations remis au concessionnaire.

Par ces procès-verbaux, le concessionnaire reconnaîtra avoir une parfaite connaissance des terrains, ouvrages et installations qui lui seront remis et renoncera à toute réclamation envers l'Etat à ce sujet. Les documents ainsi établis seront annexés au présent cahier des charges dès leur établissement.

Article 7 – Exécution des travaux

- 7.1. L'Autoroute sera exécutée conformément aux prescriptions des articles 3 et 4 du présent cahier des charges dans les conditions précisées aux annexes nos 4 et 5.

- 7.2. Le concessionnaire devra respecter pleinement la législation et la réglementation en vigueur qui lui sont applicables en matière de passation de contrats. Les travaux de conception et de construction seront exécutés par certaines des entreprises qui se sont groupées en vue de l'obtention de la présente concession et/ou par celles qui leur sont liées au sens respectivement des troisième et quatrième alinéas de l'article 11 de la loi n° 91-3 du 3 janvier 1991. La liste des entreprises qui se sont groupées pour l'obtention du contrat de concession figure en annexe n° 10. La liste des entreprises liées est mise à

jour en tant que de besoin par le concessionnaire et transmise au ministre chargé de la voirie nationale.

Dans l'exécution des travaux prévus par la présente convention de concession, le concessionnaire a la qualité de maître de l'ouvrage ; en cas de sous-traitance par le ou les titulaires des contrats visés par le précédent alinéa, cette qualité lui confère tous les droits et prérogatives qui y sont attachés en vertu des dispositions législatives et réglementaires relatives à la sous-traitance. Avant le 31 mars de chaque année, le concessionnaire fournit au concédant la liste des entreprises et des sous-traitants qui sont intervenus sur le chantier de l'Autoroute au cours de l'année précédente.

Le concédant se réserve le droit de demander au concessionnaire communication de tous contrats passés par ce dernier ainsi que de tous contrats de sous-traitance passés par les titulaires de contrats de travaux. Le concédant conservera à ces documents leur caractère confidentiel en tant qu'ils contiendraient des informations protégées au titre du secret commercial précisées par le concessionnaire.

- 7.3. Des opérations de communication relatives à l'Autoroute, et notamment des visites du chantier, pourront être organisées à l'initiative du concédant ou du concessionnaire. Les modalités pratiques de ces opérations seront définies d'un commun accord entre le concédant et le concessionnaire.

Article 8 – Date de mise en service

- 8.1. La mise en service de l'Autoroute au bénéfice de l'ensemble des usagers interviendra au plus tard quarante-huit (48) mois après l'entrée en vigueur du contrat de concession, sans préjudice de l'application de l'article 8.3 du cahier des charges.
- 8.2. Programme des opérations.
Dans les trois mois suivant l'entrée en vigueur du présent contrat de concession, le concessionnaire précisera le calendrier prévisionnel du déroulement des procédures administratives, des études et des travaux en respectant les dates-clés figurant à l'annexe n° 6 du présent cahier des charges. Il indiquera par ailleurs les dates de présentation et les délais d'instruction par les services de l'Etat des dossiers faisant l'objet d'une approbation ministérielle.
- 8.3. En cas de retard par rapport à l'une quelconque des dates-clés, ou en cas de retard susceptible de reporter la mise en service de l'Autoroute, pour une cause extérieure et hors de contrôle du concessionnaire, le concédant et le concessionnaire arrêteront, d'un commun accord, les aménagements à apporter au calendrier prévisionnel de réalisation de l'Autoroute.
- 8.4. Dans l'hypothèse où les travaux d'une section devraient être interrompus ou abandonnés du fait de l'annulation de la déclaration d'utilité publique ou des actes administratifs de l'Etat nécessaires pour l'acquisition et la réalisation de l'Autoroute, l'Etat et le concessionnaire arrêteraient, d'un commun accord, les modalités destinées à compenser les conséquences financières de cette situation.
- 8.5. Dans l'hypothèse où tout ou partie du versement des contributions publiques prévues à l'article 23 serait gravement remis en cause, l'Etat et le concessionnaire arrêteront, d'un commun accord, les mesures propres à pallier les effets de cette remise en cause en vue de la poursuite de la concession.

Article 9 – Procédure préalable à la mise en service de l’Autoroute

Avant toute mise en service de l’Autoroute, l’Autorité chargée du contrôle procède, sur demande du concessionnaire formulée deux mois au moins avant la date prévue pour cette mise en service, à l’inspection des travaux en vue de vérifier leur conformité au présent cahier des charges.

Elle procède, en outre, quelques jours avant la mise en service, à l’inspection de sécurité.

Au vu des procès-verbaux de ces visites, le ministre chargé de la voirie nationale délivre dans les meilleurs délais une autorisation de mise en service.

Cette formalité ne fait pas obstacle à la réalisation ultérieure de travaux de parachèvement et d’amélioration, sauf si, pour des raisons de sécurité, le ministre chargé de la voirie nationale en exige la réalisation préalablement à la mise en service. Ils font l’objet d’un procès-verbal de récolement ultérieur.

Dans l’année qui suit cette mise en service, le concessionnaire devra fournir trois exemplaires, dont un sous forme reproductible (calque et/ou fichier informatique), du dossier de récolement complet de l’ouvrage. Le concédant pourra demander tous compléments ou précisions utiles à son sujet.

Article 10 – Modifications de l’Autoroute après mise en service

10.1. Pourvu qu’il n’en résulte aucune modification essentielle dans la consistance de la concession, le concessionnaire pourra, après approbation du ministre chargé de la voirie nationale au vu d’un dossier explicatif et justificatif complet, apporter des modifications et améliorations à l’Autoroute, établir et mettre en service des ouvrages et installations supplémentaires.

10.2. Le ministre chargé de la voirie nationale pourra prescrire des modifications de l’Autoroute en service. Les modalités de réalisation et de financement relatives à de telles modifications et à leurs études détaillées seront établies d’un commun accord entre les parties.

Article 11 – Délimitation des emprises

Dans les deux ans qui suivent la mise en service des divers ouvrages de la concession, il est procédé, aux frais du concessionnaire et, au besoin, d’office par l’Etat, à la délimitation des terrains faisant partie des dépendances immobilières de la concession, à l’exception des emplacements des installations provisoires de chantier et 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 de la concession, sous réserve des droits des propriétaires expropriés et de l’obligation de restitution à l’Etat des terrains mis à sa disposition en application de l’article 6 ci-dessus.

Article 12 – Droits conférés et obligations imposées au concessionnaire

12.1. Les travaux étant déclarés d’utilité publique, le concessionnaire est investi, 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. Il demeure, en même temps, soumis à toutes les obligations qui découlent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Le concessionnaire est tenu de se conformer et pourra se prévaloir de tous les règlements existants ou à intervenir en ce qui concerne les travaux qu'il pourrait être prévu d'exécuter sur le domaine public.

Il est responsable de toutes les démarches qui lui incombent en vue de permettre aux autorités compétentes de délivrer en temps utile les autorisations relatives à la construction de l'Autoroute et à sa mise en service. Le concessionnaire transmettra à l'Autorité chargée du contrôle une copie des demandes qu'il aura formulées ainsi que les réponses des autorités concernées.

- 12.2. Le concessionnaire sera tenu de se conformer aux engagements pris dans le cadre des procédures de déclaration d'utilité publique de l'Autoroute, notamment au cours de l'instruction mixte, et de satisfaire aux conditions de réalisation dont ont été assorties ces déclarations. Ces prescriptions sont réunies dans le dossier des engagements de l'Etat figurant en annexe n° 9.

Le concessionnaire désignera un responsable du respect de l'environnement. Ce dernier devra informer l'Autorité chargée du contrôle des conditions de réalisation de sa mission, des difficultés rencontrées et des mesures prises pour y remédier.

Article 13 – Frais à la charge du concessionnaire

- 13.1. Tous les frais nécessaires à la conception, à la construction, à l'exploitation et à l'entretien de l'Autoroute, y compris les frais résultant de l'éclairage des barrières de péage et des accès dans le cas où un tel éclairage est nécessaire, sont à la charge du concessionnaire.
- 13.2. Seront également à la charge du concessionnaire, sauf recours contre qui de droit, toutes indemnités qui pourraient être dues à des tiers du fait de la réalisation des travaux, de l'existence ou de l'exploitation de l'Autoroute.
- 13.3. Le concessionnaire financera, après approbation par l'Etat et dans le respect des dispositions prévues en la matière (politique du 1 % Paysage et Développement), des aménagements réalisés en dehors des emprises de l'Autoroute en vue de la bonne insertion de l'Autoroute dans le paysage environnant et dans la limite d'un montant égal à 5,37 millions d'euros valeur janvier 2000, sous réserve que les collectivités publiques contribuent au financement de ces dépenses pour un même montant.
- 13.4. Le concessionnaire réalisera les ouvrages de raccordement aux autoroutes A 13, A 88 et A 28 Alençon-Tours tels que prévus à l'annexe n° 1 et prendra à sa charge la totalité des coûts correspondants.
- 13.5. Le concessionnaire remboursera à la Société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN) la somme de 25,719 millions d'euros valeur décembre 1999, correspondant aux frais engagés par cette société qui avait été pressentie initialement comme concessionnaire de l'Autoroute. Les conditions et modalités de ce remboursement et de la prise en compte des coûts de portage financier et des frais financiers feront l'objet d'une convention conclue entre la SAPN et le concessionnaire. La transmission au concédant de cette convention signée conditionne l'entrée en vigueur du présent contrat de concession.

TITRE III – EXPLOITATION DE L'AUTOROUTE

Article 14 – Exploitation et entretien de l'Autoroute

Les limites d'exploitation et d'entretien de l'Autoroute correspondent aux limites de la concession telles que définies à l'article 2.

Les carrefours de raccordement de l'autoroute aux routes existantes seront exploités et entretenus par les gestionnaires des routes concernées.

Le concessionnaire est tenu de mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour maintenir ou rétablir à tout moment la continuité de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de commodité.

Le niveau d'exploitation sur l'Autoroute doit être conforme aux modalités du Schéma Directeur d'Exploitation Routière (SDER) arrêté par le ministre chargé de la voirie nationale ; le niveau SDER de l'autoroute A 28, à la mise en service, sera « 3 A ».

En cas d'interruption inopinée de la circulation, les préfets concernés devront en être immédiatement avisés par le concessionnaire.

L'Autoroute réalisée en vertu de la présente concession sera exploitée et entretenue en état normal tout au long de la concession par le concessionnaire à ses frais, de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel elle est destinée dans le respect de l'ensemble des dispositions du cahier des charges.

La signalisation routière sera en permanence maintenue en conformité avec les règlements en vigueur.

Les lignes de télécommunications terrestres et aériennes et les équipements établis pour assurer la sécurité de la circulation sur l'autoroute sont mis en place et entretenus à ses frais par le concessionnaire.

Le concessionnaire est tenu d'organiser, sur l'ensemble de la concession, le dépannage des véhicules en panne ou accidentés.

Après accord du concédant, le concessionnaire pourra confier tout ou partie des prestations d'exploitation et, par le même contrat, une partie de l'entretien de l'Autoroute à une ou plusieurs entreprises, étant précisé que le concessionnaire est seul responsable, envers le concédant, de la bonne exécution de ses obligations relatives à l'exploitation et à l'entretien de l'Autoroute telles qu'elles résultent du présent contrat.

Article 15 – Règlements et mesures de police et de sécurité

Le concessionnaire devra se conformer aux règlements de police et aux plans de secours édictés par les autorités compétentes.

Il devra, d'autre part, soumettre à leur approbation, trois mois au moins avant la date prévue pour leur mise en application, le règlement d'exploitation, le plan d'intervention et de sécurité, et le plan de gestion de trafic qu'il arrêtera.

En cas de silence gardé par les autorités compétentes pendant plus de deux mois après leur saisine par le concessionnaire, l'approbation de ces documents sera considérée comme tacitement obtenue. Ce délai est automatiquement et immédiatement suspendu par toute

demande, observation ou objection formulée par lesdites autorités auprès du concessionnaire. Il reprend dès que celui-ci a fourni les éléments permettant d'y répondre.

Le concessionnaire devra se soumettre à toutes les mesures prises, dans le cadre de leurs compétences, par les autorités investies du pouvoir de police de la circulation, dans l'intérêt des usagers du réseau routier dont fait partie l'Autoroute. En cas d'intensité ou de perturbation exceptionnelles du trafic, ces mesures ne donneront droit, sauf préjudice anormal et spécial, à aucune indemnité pour le concessionnaire.

Il devra permettre et favoriser les échanges d'informations nécessaires à leur mission avec les autres exploitants gestionnaires de réseaux ainsi qu'avec les centres régionaux d'information et de coordination routière (CRICR) concernés.

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

Article 16 – Interruption et restrictions programmées de la circulation

Les travaux de maintenance et d'entretien se dérouleront sous circulation, le cas échéant avec restriction de circulation.

Si des travaux d'entretien ou de modifications rendent exceptionnellement indispensable l'interruption de la circulation sur l'autoroute, cette interruption devra, sauf cas de force majeure, être autorisée par arrêté du préfet concerné et portée à la connaissance du public par les soins du concessionnaire au moins quinze jours à l'avance, notamment par voie de presse et d'affichage. Le concessionnaire devra informer les centres d'information et de gestion du trafic (CIGT) et les centres régionaux d'information et de coordination routière (CRICR) concernés.

Le concessionnaire sera tenu de se conformer aux dispositions applicables relatives à l'exploitation sous chantier.

Article 17 – Obligations relatives à divers services publics

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

Article 18 – Publicité

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

Article 19 – Agents du concessionnaire

Les agents que le concessionnaire emploie pour la surveillance et la garde de l'Autoroute, ainsi que pour la perception du péage pourront être commissionnés et assermentés dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur. Ils portent des insignes distinctifs de

leurs fonctions ; ces insignes sont tels que ces agents ne puissent être confondus avec le personnel des forces de police.

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

Article 20 – Registre des réclamations

Il sera mis à disposition du public, dans tous les bureaux d'exploitation ouverts au public attenants aux gares de péage et aux centres d'exploitation, des registres destinés à recevoir les réclamations des personnes qui auraient des plaintes à formuler soit contre la société concessionnaire, soit contre ses agents.

Ces registres seront cotés et paraphés par les agents du service du contrôle du concessionnaire.

Ils seront présentés à toute requête du public.

Article 21 – Documents à produire par le concessionnaire

Le concessionnaire fournit à la direction des routes et à la direction de la sécurité et de la circulation routières des documents et comptes rendus fixés par instruction du ministre chargé de la voirie nationale visée à l'annexe n° 4.

TITRE IV – REGIME FINANCIER DE LA CONCESSION

Article 22 – Dispositions générales du financement

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

Article 23 – Contributions financières publiques

Au titre du présent contrat de concession, le concessionnaire perçoit les contributions financières publiques suivantes, ces dernières étant des éléments fondamentaux du montage financier sur lequel repose la concession :

a) Une contribution forfaitaire d'un montant total de 302,916 millions d'euros valeur janvier 2000 ;

b) Si le montant total de sommes exprimées HT valeur janvier 2000 payées à des tiers par le concessionnaire au titre des acquisitions foncières et des travaux de remboursements excède 35,825 millions d'euros :

- jusqu'à 53,357 millions d'euros, la moitié de la différence entre le montant total des sommes payées et 35,825 millions d'euros,

- au-delà de 53,357 millions d'euros, la totalité de la fraction du montant total des sommes payées excédant 53,357 millions d'euros ;

c) Si le nombre des ouvrages d'art courants réalisés dans le cadre de l'Autoroute pour le rétablissement des voies publiques excède 67, la moitié de la valeur hors taxes des ouvrages supplémentaires, cette moitié étant plafonnée à 4,573 millions d'euros valeur janvier 2000 et chaque ouvrage étant forfaitairement évalué à 0,610 million d'euros hors taxes valeur janvier 2000.

Ces contributions sont financées à hauteur de 50 % par l'Etat et 50 % par les collectivités territoriales intéressées à la réalisation de l'Autoroute. Elles sont actualisées et versées directement au concessionnaire par chacune des collectivités publiques concernées à hauteur de leurs quotes-parts respectives selon les modalités fixées par la convention financière visée au dernier alinéa du présent article.

La contribution forfaitaire de 302,916 millions d'euros valeur janvier 2000 est versée selon l'échéancier suivant, chaque fraction étant versée en relation avec la réalisation de l'événement associé à la date-clé précédant immédiatement l'échéance, les dates-clés et événements étant définis à l'annexe n° 6 du cahier des charges :

15 % dans un délai de deux mois à compter de l'entrée en vigueur du contrat de concession ;

12,5 % huit mois après l'entrée en vigueur du contrat de concession ;

12,5 % quatorze mois après l'entrée en vigueur du contrat de concession ;

12,5 % vingt mois après l'entrée en vigueur du contrat de concession ;

12,5 % vingt-six mois après l'entrée en vigueur du contrat de concession ;

12,5 % trente-deux mois après l'entrée en vigueur du contrat de concession ;

12,5 % trente-huit mois après l'entrée en vigueur du contrat de concession ;

Le solde, soit 10 %, vingt et un jours après la mise en service de l'Autoroute.

L'Etat procède aux constatations nécessaires au versement des contributions, pour le compte de l'ensemble des collectivités publiques.

En cas de défaut de paiement de l'une des collectivités territoriales intéressées, l'Etat convient de faire ses meilleurs efforts pour obtenir que la collectivité défaillante s'acquitte dans les meilleurs délais des sommes dues par elle au concessionnaire au titre du présent article.

L'échéancier des versements, les modalités selon lesquelles cet échéancier est modifié en cas de retard des travaux, la répartition des versements entre les collectivités territoriales intéressées, les modalités de fixation, de paiement et d'actualisation des montants des versements, et les responsabilités envers le concessionnaire en cas de retard de paiement font l'objet d'une convention financière conclue entre l'Etat, les collectivités territoriales participant au financement des contributions ci-dessus énumérées et le concessionnaire. La signature de cette convention financière par toutes les parties conditionne l'entrée en vigueur du présent contrat de concession.

Article 24 – Redevance

24.1. Le concessionnaire verse au concédant une redevance annuelle égale à 9 % du chiffre d'affaires hors taxes de la concession à compter du 31 décembre de l'année où :

- la somme des cash flows disponibles pour le service de la dette en euros courants calculée avec les données observées au cours des années antérieures depuis le début de l'exploitation de l'Autoroute est supérieure à 3 785 millions d'euros ;

et

- la somme des cash flows disponibles pour le service de la dette en euros valeur janvier 2000 calculée avec les données observées au cours des années antérieures depuis le début de l'exploitation de l'Autoroute est supérieure à 1 883 millions d'euros.

24.2. La proportion du chiffre d'affaires hors taxes versée au concédant passe à 18 % à compter du 31 décembre de l'année où :

- la somme des cash flows disponibles pour le service de la dette en euros courants calculée avec les données observées au cours des années antérieures depuis le début de l'exploitation de l'Autoroute dépasse 5 696 millions d'euros ;

et

- la somme des cash flows disponibles pour le service de la dette en euros valeur janvier 2000 calculée avec les données observées au cours des années antérieures depuis le début de l'exploitation de l'Autoroute dépasse 2 440 millions d'euros.

24.3. En tout état de cause, le versement de la redevance ne peut intervenir avant le 31 décembre de la quarantième année qui suit celle de la mise en service.

24.4. Le montant de la redevance versée par le concessionnaire l'année n est calculé par application au chiffre d'affaires de l'année n - 1 des proportions indiquées à l'article 24.1 et à l'article 24.2 et selon les conditions prévues respectivement auxdits articles. Le versement de la redevance intervient avant le 30 juin de l'année n.

24.5. Pour le calcul du montant de la redevance, les parties ont considéré que cette redevance est fiscalement déductible.

24.6. Le cash flow disponible pour le service de la dette est défini comme la différence des deux termes suivants :

- les recettes d'exploitation (y compris les redevances des sous-concessionnaires et hors produits financiers sur la trésorerie disponible) hors taxes ;

- la somme des éléments suivants exprimés hors taxes : la redevance versée au titre du présent article, les charges d'exploitation (y compris les grosses réparations), les dépenses au titre des travaux, équipements renouvelables, élargissements, études SAPN, acquisitions foncières, les dépôts sur le compte de réserve pour les élargissements (comptés négativement s'il s'agit d'un retrait), les dépôts sur le compte de réserve pour renouvellement (comptés négativement s'il s'agit d'un retrait), les dépôts sur le compte de réserve pour grosses réparations (comptés négativement s'il s'agit d'un retrait), les impôts et taxes, la variation du compte de TVA.

Article 25 – Tarifs de péage

25.1. Les tarifs de péage perçus pour les différentes classes de véhicules visées au paragraphe 25.2 ci-dessous sont fixés chaque année par le concessionnaire, conformément à la réglementation en vigueur, dans les conditions définies au présent article.

Les parties conviennent de procéder à la signature de contrats de plan quinquennaux prévus par le décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 et, pour le premier d'entre eux, au plus tard à la date de mise en service de l'Autoroute. Les parties conviennent que les dispositions de ces contrats de plan seront conformes aux stipulations de l'article 25 du présent cahier des charges.

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

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

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

Classe 3 : véhicules à deux essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 3,5 tonnes ;

Classe 4 : véhicules ou ensembles de véhicules à plus de deux essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 3,5 tonnes ;

Classe 5 : motos.

25.3. Pour l'application du présent article 25, les tarifs de péage doivent s'entendre hors taxes sur la valeur ajoutée (HT). Le concessionnaire appliquera à chaque tarif le taux de TVA en vigueur à la date de perception du péage. Les tarifs TTC qui en résulteront seront arrondis au dixième d'euro le plus proche.

Pour chaque classe de véhicules, le « tarif kilométrique moyen appliqué » (appelé TKMA) hors taxes de l'Autoroute est égal à la somme des tarifs hors taxes (HT) effectivement appliqués aux véhicules de cette classe sur chacun des trajets possibles internes à cette section, divisée par la somme des longueurs de tous ces trajets.

Pour chaque classe de véhicules, le « tarif kilométrique moyen plafond » (appelé TKMP) hors taxes de l'Autoroute est défini comme la valeur maximale que peut prendre le TKMA de la classe considérée.

Les TKMA et TKMP sont exprimés en cents d'euro hors taxes (HT) par kilomètre.

Sous réserve des dispositions de l'article 25.8, le tarif kilométrique effectivement appliqué aux véhicules d'une même classe sur chacun des trajets possibles ne peut s'écarter de plus de cinquante pour cent (50 %) du TKMA de la classe considérée.

25.4. Tarifs à la mise en service.

Les tarifs de péage et les TKMP, exprimés en valeur février 2000, qui figurent à l'annexe n°7 sont les tarifs de référence et les TKMP de référence qui servent à la fixation des tarifs applicables aux véhicules de chaque classe lors de la mise en service.

Les tarifs applicables à la mise en service devront respecter les conditions suivantes :

pour chaque trajet et pour chaque classe de véhicules, le tarif ne pourra être supérieur au produit du tarif de référence par un coefficient C1, avec :

$$C1 = 1,15 \times \frac{I_{N-1}}{I_0} ,$$

pour chaque classe de véhicules, le TKMA à la mise en service (appelé $TKMA_N$) ne pourra être supérieur à $TKMP_N$ défini comme le produit du TKMP de référence par un coefficient C2, avec :

$$C2 = \frac{I_{N-1}}{I_0},$$

où

I_{N-1} est l'indice des prix à la consommation hors tabac pour le mois d'octobre de l'année précédant celle de la mise en service ;

I_0 est l'indice des prix à la consommation hors tabac pour le mois d'octobre 1999.

La date d'effet de ces tarifs sera la date de mise en service.

L'ensemble des tarifs applicables à la mise en service fera l'objet d'une publication préalable au Journal officiel de la République française.

25.5. Tarifs après la mise en service.

25.5.1. Sans préjudice des dispositions du 25.5.2 ci-après, les tarifs de péage appliqués aux véhicules de classe 1 sont révisés au 1er février de chaque année suivant celle de la mise en service de l'Autoroute suivant les modalités définies ci-après.

Sous réserve des dispositions du 25.5.2, à partir du 1er février d'une année donnée n suivant l'année de mise en service de l'Autoroute et jusqu'à la fin de la concession, le $TKMA_n$, qui est fixé par le concessionnaire, et le $TKMP_n$ respectent les conditions suivantes :

pour $N < n \leq N + 5$:

$$TKMA_n \leq \text{Max} \left(\left[\left(TKMA_{n-1} + 0,17 \frac{I_{n-2}}{I_0} \right) \times \left(\frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 0,01 \right) \right]; TKMA_{n-1} \right)$$

$$TKMP_n = \text{Max} \left(\left[\left(TKMP_{n-1} + 0,17 \frac{I_{n-2}}{I_0} \right) \times \left(\frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 0,01 \right) \right]; TKMP_{n-1} \right)$$

n est un indice correspondant au rang de l'année d'exploitation considérée.

$n = N$ à l'année de la mise en service ; cette année d'exploitation peut compter moins de douze mois.

$n = N + 1$ à la première année entière d'exploitation (douze mois à partir d'un 1er février) qui suit l'année de mise en service ;

$TKMA_N$ et $TKMP_N$ sont respectivement les valeurs du TKMA et du TKMP au 1er février de l'année de mise en service tels que définis à l'article 25.4 ;

I_a est l'indice des prix à la consommation hors tabac pour le mois d'octobre de l'année a ;

pour $N + 5 < n \leq N + 15$;

$$TKMA_n \leq TKMA_{n-1} \times A_n \times \text{Max} \left(\left[\left(\frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 0,01 \right) + \frac{H_n}{A_n} \right]; 1 \right)$$

$$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times A_n \times \text{Max} \left(\left[\frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 0,01 \right]; 1 \right)$$

pour $n > N + 15$ (ie. $n > 2021$):

$$TKMA_n \leq TKMA_{n-1} \times A_n \times \text{Max} \left(\left[\frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + \frac{H_n}{A_n} \right]; 1 \right)$$

$$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times A_n \times \text{Max} \left(\frac{I_{n-1}}{I_{n-2}}; 1 \right)$$

Le mode de calcul de A_n est le suivant :

Pour $N + 5 < n \leq N + 10$, A_n peut prendre trois valeurs :

$$\text{si } \sum_{n-3}^{n-1} Rr \geq 1,075 \times \sum_{n-3}^{n-1} Rp \quad \text{alors } A_n = 0,985 ;$$

$$\text{si } \sum_{n-3}^{n-1} Rr \leq 0,925 \times \sum_{n-3}^{n-1} Rp \quad \text{alors } A_n = 1,015 ;$$

- dans les autres cas, $A_n = 1$;

Pour $N + 10 < n \leq N + 15$, la valeur de A_n est maintenue constante pendant les années $N + 11$ à $N + 15$ et est égale à l'une des trois valeurs suivantes :

$$\text{si } \sum_{N+6}^{N+10} Rr \geq 1,075 \times \sum_{N+6}^{N+10} Rp \quad \text{alors } A_n = 0,985 ;$$

$$\text{si } \sum_{N+6}^{N+10} Rr \geq 0,925 \times \sum_{N+6}^{N+10} Rp \quad \text{alors } A_n = 1,015 ;$$

- dans les autres cas, $A_n = 1$;

Pour $n > N + 15$, la valeur de A_n est maintenue constante au cours de périodes successives de cinq ans. Avant le début de chaque période de cinq ans (ci-après désignée « le quinquennat courant »), la valeur de A_n est calculée sur la base d'observations effectuées sur la période de cinq ans qui précède la première année du quinquennat courant (période dénommée « quinquennat précédent ») :

$$\text{si } \sum_{n-5}^{n-1} Rr \geq 1,075 \times \sum_{n-5}^{n-1} Rp \quad \text{alors } A_n = 0,99 \quad \text{pour chaque année du quinquennat courant ;}$$

si $\sum_{n-5}^{n-1} Rr \geq 0,925 \times \sum_{n-5}^{n-1} Rp$ alors $A_n = 1,01$ pour chaque année du quinquennat courant ;

dans les autres cas, $A_n = 1$;

où

$\sum_a^b Rr$ est le cumul des montants des recettes de péage perçues du 1er novembre de l'année a - 1 jusqu'au 31 octobre de l'année b, exprimées hors TVA en valeur de l'année 2000 ;

$\sum_a^b Rp$ est le cumul, de l'année a à l'année b, des montants prévisionnels des recettes de péage, exprimées hors TVA en valeur de l'année 2000, qui figurent dans l'annexe n°7.

Pour calculer le montant des recettes de péage, exprimées hors TVA en valeur de l'année 2000, perçues du 1er novembre de l'année précédant une année donnée a jusqu'au 31 octobre de l'année a, à partir des recettes exprimées hors TVA en valeur courante, il est appliqué à ce dernier montant le coefficient multiplicateur suivant :

$$\frac{2I_0}{I_{a-1} + I_a}$$

H_n est la valeur de rattrapage de l'éventuel écart entre le TKMA et le TKMP.

A partir de la sixième année d'exploitation ($n > N + 5$), une règle de rattrapage de l'éventuel écart entre le TKMA et le TKMP peut être arrêtée par le concessionnaire. Elle est inscrite dans le contrat de plan. En tout état de cause, H_n ne peut être supérieur à 0,01 pour $N + 5 < n \leq N + 15$ et H_n ne peut être supérieur à 0,015 pour $n > N + 15$.

25.5.2. Dans la période des vingt-quatre mois (24) qui suivent la mise en service de l'Autoroute, le concessionnaire a la possibilité de procéder une fois, en dehors des révisions des tarifs qui ont lieu chaque année au 1er février, à la fixation de nouveaux tarifs applicables aux véhicules d'une ou plusieurs des classes, tout en respectant les dispositions de l'article 25, en suivant notamment la procédure définie à l'article 25.7 et à la condition expresse que les modifications introduites ne jouent qu'à la baisse sur les tarifs considérés.

Pour la fixation des tarifs applicables au 1er février suivant, le TKMA résultant de ces nouveaux tarifs est considéré comme le $TKMA_{n-1}$ au sens de la formule indiquée au 25.5.1.

25.5.3. Les tarifs de péage appliqués aux véhicules des autres classes sont fonction de leur coût d'utilisation, d'occupation de l'infrastructure et de sécurité sur l'Autoroute.

Le TKMP et le TKMA des véhicules des autres classes sont déduits chaque année du TKMP et du TKMA des véhicules de la classe 1 par application des coefficients suivants :

classe 2 / classe 1 : 1,68

classe 3 / classe 1 à l'année n : $2,36 \times \prod_N^n Dpl_a$

classe 4 / classe 1 à l'année n : $3,15 \times \prod_N^n Dpl_a$

classe 5 / classe 1 : 0,63

où

$\prod_N^n Dpl_a$ est le produit des Dpl_a de $a = N$ à $a = n$ avec Dpl_a défini de la façon suivante :

pour $a = N + 1$, $Dpl_a = 1$;

pour $N + 1 < a \leq N + 5$, Dpl_a peut prendre les valeurs suivantes :

si E_a est compris entre - 0,15 et - 0,075 ou si E_a est compris entre 0,075 et 0,15, alors

$$Dpl_a = -0,22 \times E + 1 ;$$

si E_a est supérieur à 0,15, alors $Dpl_a = 0,967$;

si E_a est inférieur à - 0,15, alors $Dpl_a = 1,033$;

Dpl_a est égal à 1 dans tous les autres cas.

pour $a > N + 5$, $Dpl_a = 1$.

où

$$E_a = \frac{\sum_{N+1}^{a-1} Rr}{\sum_{N+1}^{a-1} Rp} - 1 ,$$

avec $\sum Rr$ et $\sum Rp$ tels que définis au 25.5.1 ci-dessus.

- 25.6. Les tarifs sont appliqués en respectant le principe d'égalité entre les usagers. Cette disposition ne fait pas obstacle à la vente d'abonnements par le concessionnaire dès lors que cette vente est faite à des conditions égales pour tous. Dans ces limites, le concessionnaire pourra établir des tarifs différents selon les périodes, notamment en vue d'assurer une meilleure fluidité du trafic.
- 25.7. Les tarifs de péages fixés dans les conditions prévues au présent article sont applicables à l'expiration d'un délai de six semaines après leur dépôt auprès du ministre chargé de l'économie et auprès du ministre chargé de la voirie nationale.

Le concessionnaire est tenu de fournir à cet effet aux ministres intéressés tous les éléments d'information et de calcul nécessaires à la vérification de la bonne application des règles définies au présent article 25. A cette fin, il est également tenu 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 le concessionnaire ne sont pas considérés comme conformes aux règles définies par le présent article, le concessionnaire est mis en demeure, par lettre motivée de l'un ou des ministre(s) intéressé(s), de modifier ses tarifs dans un délai qui ne peut excéder sept jours, ou d'apporter, dans ce délai, la preuve de leur régularité. Le délai de six semaines 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 démontrant la régularité des tarifs fixés par le concessionnaire. Cette procédure ne peut être mise en œuvre qu'une fois à l'occasion de chaque fixation de tarifs. Ces tarifs sont applicables au 1er février sauf, avant cette date, notification par les ministres intéressés du maintien de leur position sur la non-conformité des tarifs proposés. Si les ministres intéressés maintiennent leur position sur la non-conformité des tarifs, ceux-ci sont fixés dans les conditions prévues à l'article 39, sous réserve des droits du concessionnaire.

- 25.8. Une majoration du tarif normalement applicable aux véhicules de la catégorie considérée, d'un niveau maximal de 70 %, peut être appliquée par le concessionnaire aux véhicules susceptibles d'entraîner une dégradation ou une usure anormale de l'Autoroute, tels notamment que les véhicules munis de pneumatiques à crampons.
- 25.9. Les transports exceptionnels admis à circuler sur l'Autoroute seront soumis à des tarifs spéciaux, qui pourront déroger aux dispositions des paragraphes précédents, sous réserve de leur approbation par le ministre chargé de l'équipement.
- 25.10. Sans préjudice des procédures applicables en vertu des textes en vigueur, pour toute personne n'ayant pas acquitté son passage, le concessionnaire sera autorisé à recouvrer la somme due, augmentée des frais nécessaires au recouvrement. Ces frais de dossiers sont forfaitairement fixés à 60 euros hors taxes valeur janvier 2000, et ce montant suit l'évolution de l'indice des prix à la consommation hors tabac constatée.

Article 26 – Publicité des tarifs

Préalablement à la mise en service, le concessionnaire met en place, par tous les moyens disponibles y compris électroniques, un dispositif d'information sur la politique tarifaire à l'intention des clients potentiels et des riverains. Il en informe les autorités de tutelle.

Les tarifs seront portés à la connaissance du public dans les conditions fixées par les règlements de police et d'exploitation.

L'ensemble des tarifs en vigueur peut être consulté par toute personne intéressée soit auprès du concessionnaire, soit auprès de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, 59, boulevard Vincent-Auriol, 75013 Paris, soit auprès de la direction des routes, Arche de La Défense, paroi Sud, 92055 Paris-La Défense.

Article 27 – Application des péages

Sous réserve des dispositions des articles 15 et 16, le concessionnaire restera toujours libre d'imposer, sans modification des tarifs, les mesures restrictives nécessaires afin d'assurer la sécurité des usagers ou des ouvrages et pour l'installation et la protection des chantiers de travaux d'entretien, d'amélioration ou de modification.

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

Article 28 – Perception des péages

La perception des péages devra être faite en respectant strictement le principe d'égalité de traitement des usagers.

Article 29 – Franchise

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

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

Article 30 – Exploitation des installations annexes

30.1. Le concessionnaire pourra passer librement des contrats, notamment par voie d'appel à concurrence, pour l'exploitation des installations annexes, moyennant redevances à son profit, sous réserve que :

- pour les installations annexes autres que les points de vente d'hydrocarbures, l'exploitant soit agréé par le ministre chargé de la voirie nationale, l'agrément étant considéré comme tacitement obtenu six mois après la saisine du ministre ;
- pour les installations servant des boissons, elle impose à ses exploitants d'appliquer les restrictions à la vente des boissons alcooliques qui lui seront notifiées par le ministre chargé de la voirie nationale.

30.2. Le concessionnaire pourra installer des réseaux de télécommunication et de transmission dans l'emprise de la concession et les exploiter.

Sans préjudice des droits de passage des opérateurs de télécommunication, le concessionnaire est autorisé à consentir à des tiers, dans des conditions compatibles avec l'affectation du domaine public autoroutier et pour une période n'excédant pas la durée de la présente concession, des droits relatifs à l'installation ou à l'exploitation de tels réseaux.

Article 31 – Réglementation technique

En cas de modification substantielle ou de création, après l'entrée en vigueur du présent contrat de concession, de toute réglementation technique (y compris tenant à l'environnement ou à la sécurité routière), que cette réglementation soit le fait d'une loi, d'un règlement ou de

tout autre acte ayant force obligatoire, les parties se rapprocheront, à la demande de l'une ou de l'autre, pour examiner si ces modifications ou créations ont un impact significatif, notamment financier, sur la concession. Dans l'affirmative, les parties arrêteront, dans un délai de six mois après l'entrée en vigueur de ces modifications ou créations, les mesures, éventuellement tarifaires, à prendre par l'Etat, en vue de permettre la continuité du service public et de compenser l'effet de ces modifications ou créations.

Article 32 – Impôts et taxes

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

En cas de modification substantielle ou de création, après entrée en vigueur du présent contrat de concession, d'impôts, de taxes ou de redevances spécifiques aux concessionnaires d'ouvrages routiers à péages ou aux concessionnaires d'autoroutes, les parties se rapprocheront, à la demande de l'une ou de l'autre, pour examiner si ces modifications ou créations ont un impact significatif, notamment financier, sur la concession. Dans l'affirmative, les parties arrêteront, dans un délai de six mois après l'entrée en vigueur de ces modifications ou créations, les mesures, éventuellement tarifaires, à prendre par l'Etat, en vue de permettre la continuité du service public et de compenser l'effet de ces modifications ou créations.

Article 33 – Garanties

33.1. Afin de garantir la remise en état normal d'entretien de l'Autoroute à la date d'expiration de la concession, le concessionnaire constituera, dans les deux mois suivant l'établissement du programme d'entretien et de renouvellement visé à l'article 37, une garantie d'un montant suivant, variable en fonction du temps :

1. Pour la première année, vingt pour cent (20 %) du coût total prévisionnel des travaux prévus audit programme ;
2. Pour la deuxième année, quarante pour cent (40 %) du coût prévisionnel total desdits travaux diminué du coût prévisionnel desdits travaux réalisés dans la première année ;
3. Pour la troisième année, soixante pour cent (60 %) du coût prévisionnel total desdits travaux diminué du coût prévisionnel desdits travaux réalisés dans les première et deuxième années ;
4. Pour la quatrième année, quatre-vingts pour cent (80 %) du coût prévisionnel total desdits travaux diminué du coût prévisionnel des travaux réalisés dans les première, deuxième et troisième années ;
5. Pour la cinquième année, cent pour cent (100 %) du coût prévisionnel total desdits travaux diminué du coût prévisionnel des travaux réalisés dans les première, deuxième, troisième et quatrième années.

33.2. Afin de garantir la remise en état normal d'entretien de l'Autoroute en cas de rachat de la concession, le concessionnaire devra, dans les deux mois de la notification du préavis visé à l'article 38.1, constituer une garantie d'un montant égal à deux fois le coût moyen d'entretien annuel des cinq années les plus élevées parmi les sept précédant le préavis de rachat. Cette garantie fera l'objet d'une mainlevée dès l'établissement du procès-

verbal de remise visé à l'article 38 ou, en cas de remise avec réserves, dès la levée des réserves.

33.3. Les garanties visées ci-dessus seront constituées sous forme de garanties à première demande émises par des établissements agréés dans les conditions du troisième alinéa de l'article 100 du code des marchés publics issu du décret n° 2001-210 du 7 mars 2001.

Article 34

(réservé)

Article 35 – Compte rendu d'exécution de la concession

Les comptes du concessionnaire sont établis selon les règles en vigueur pour les sociétés concessionnaires de service public, notamment en matière d'amortissement.

Le concessionnaire communiquera chaque année au ministre chargé de l'économie et au ministre chargé de la voirie nationale :

- avant le 1er décembre, le compte de résultat prévisionnel et le plan de financement de l'exercice suivant ainsi que des prévisions sommaires relatives aux deux années ultérieures ;
- avant le 30 juin :
- les comptes sociaux, les annexes, le rapport d'activité et les rapports des commissaires aux comptes pour l'année échue ;
- le compte rendu d'exécution de la concession de l'Autoroute pour l'année échue qui comportera notamment les données d'exploitation et les opérations de maintenance et d'entretien. Le concédant pourra demander au concessionnaire toute information complémentaire sur le compte rendu d'exécution ;
- la liste des marchés conclus dans l'année échue par la société concessionnaire d'un montant supérieur au seuil d'application du code des marchés publics ;
- les éléments chiffrés nécessaires au calcul des cash flows visés aux articles 24 et 38.

TITRE V – DUREE DE LA CONCESSION – RACHAT MESURES COERCITIVES – DECHEANCE

Article 36 – Durée de la concession

La concession de l'Autoroute prendra fin le 31 décembre de la soixante-deuxième année suivant celle de sa mise en service telle que prévue à l'article 8.1.

Article 37 – Reprise des installations en fin de concession

37.1. Les Biens de Retour.

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

Il entrera immédiatement et sous réserve des dispositions de l'article 37.3, gratuitement en possession des Biens de Retour. A dater du même jour, tous les produits de la concession lui reviendront.

37.2. Les Biens de Reprise.

Le cas échéant, les Biens de Reprise pourront être repris par l'Etat sur la base de leur valeur nette comptable.

Les stocks et approvisionnements pourront être repris par l'Etat à leur valeur nette comptable.

37.3. Le concessionnaire sera tenu de remettre au concédant les Biens de Retour en état normal d'entretien.

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

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

Les programmes mentionnés ci-dessus seront exécutés par le concessionnaire et à ses frais dans un délai permettant de s'assurer de l'état normal d'entretien de l'Autoroute à la date d'expiration de la concession.

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

Les grosses réparations et renouvellements d'équipements qui ne peuvent s'amortir sur la durée restant à courir de la concession devront faire l'objet d'un accord de l'Etat, préalablement à leur réalisation, faute de quoi le concessionnaire ne pourra prétendre à aucune indemnité correspondant à la valeur non amortie de ces travaux.

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

Article 38 – Rachat de la concession

38.1. Au plus tôt à partir du 31 décembre de la quarantième année qui suit celle de la mise en service et en respectant les conditions prévues au 38.4, l'Etat pourra racheter la concession au 1er janvier de chaque année, ci-après désignée « l'année de rachat », moyennant un préavis d'un an notifié au concessionnaire.

En cas de rachat, le concessionnaire sera indemnisé par le versement à son profit des deux éléments ci-après :

1. Pour chacune des années restant à courir jusqu'au terme de la concession, une annuité (ci-après « l'annuité ») déterminée sur la base des produits nets annuels de la concession :

a) On entend par produit net annuel, le total des recettes exprimées hors TVA de la concession diminué :

- des dépenses faites pour l'exploitation et pour l'entretien ;
- ainsi que des dépenses faites pour le renouvellement des ouvrages et du matériel ;
- des provisions nettes qui auront été ou auraient normalement dû être constituées en vue de ce renouvellement et ;
- des amortissements techniques lorsqu'ils sont étalés sur une durée inférieure à celle de la concession ;

chacun de ces montants étant exprimé hors TVA.

Ne sont compris dans ces dépenses ni les charges financières, ni les amortissements lorsqu'ils sont étalés sur la durée de la concession, ainsi que les dépenses de premier établissement et investissements sur autoroutes en service.

b) L'annuité de référence exprimée hors TVA est égale à la plus élevée des deux valeurs ci-après :

- la moyenne des cinq produits nets annuels les plus élevés obtenus par le concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le préavis de rachat est notifié au concessionnaire ;
- le produit net de l'année ayant précédé celle où le préavis de rachat est notifié au concessionnaire.

c) L'annuité est versée chaque année à partir de l'année de rachat jusqu'au terme de la concession inscrit dans le contrat. Elle est calculée, pour une année donnée n, comme le produit de l'annuité de référence définie en b et du coefficient K_n défini comme suit pour l'année n :

$$K_n = 1,02 \times \text{Max} (I_n + \text{PIB}_{n-1} ; K3^p)$$

I_n est le rapport entre l'indice des prix à la consommation hors tabac pour le mois de janvier de l'année n et l'indice des prix à la consommation hors tabac pour le mois de janvier de l'année précédant celle du préavis.

PIB_{n-1} est égal à la croissance du PIB en volume, exprimée en pour cent, entre l'année n-1 et la deuxième année précédant celle du préavis, publiée l'année n par le ministère chargé des finances.

I_n est supérieur ou égal à 1 et PIB_{n-1} est positif ou nul.

$K3$ est défini comme suit :

$K3 = 1 +$ moyenne arithmétique des cinq variations annuelles les plus élevées du produit net annuel au cours des sept dernières années précédant celle du rachat, exprimée en pourcentage.

p est le nombre d'années séparant l'année en cours de celle précédant le préavis.

Le versement de l'annuité due au titre d'une année (n) interviendra avant le 30 juin de l'année n.

Si l'annuité est assujettie à la TVA, le montant de l'annuité versé par le concédant au concessionnaire sera augmenté du montant de la TVA applicable à l'annuité, au taux en vigueur à la date du paiement de l'annuité.

2. Une indemnité, exprimée hors TVA, versée le 30 juin de l'année de rachat, égale aux dépenses d'immobilisations renouvelables réalisées au cours des quinze années précédant l'année du rachat après déduction, pour les dépenses effectuées une année donnée, d'une fraction correspondant à $N/15$, N étant le nombre d'années écoulées entre l'année considérée et l'année du rachat.

Si l'indemnité est assujettie à la TVA, le montant de l'indemnité versé par le concédant au concessionnaire sera augmenté du montant de la TVA applicable à l'indemnité, au taux en vigueur à la date du paiement de l'indemnité.

38.2. Le concessionnaire sera tenu de remettre au concédant les ouvrages, installations, appareils et accessoires rachetés en état normal d'entretien. L'Etat pourra retenir, s'il y a lieu, sur le cautionnement visé à l'article 33.2 et sur l'indemnité de rachat, les sommes nécessaires pour mettre en état normal d'entretien les installations de toute nature.

A la date de rachat (début de l'année de rachat) de la concession, un procès-verbal de remise de l'Autoroute sera établi contradictoirement.

38.3. L'Etat sera tenu, sauf en ce qui concerne les contrats de crédit, de se substituer au concessionnaire, à compter de la date de rachat, pour l'exécution des engagements pris par lui dans les conditions normales en vue de l'exécution des travaux et de l'exploitation de l'Autoroute.

38.4. Le rachat ne peut être opéré par le concédant que si les deux conditions suivantes sont réunies :

- la somme des cash flows disponibles pour le service de la dette en euros courants calculée avec les données observées au cours des années antérieures depuis le début de l'exploitation de l'Autoroute est supérieure à 3 785 millions d'euros ;

et

- la somme des cash flows disponibles pour le service de la dette en euros valeur janvier 2000 calculée avec les données observées au cours des années antérieures depuis le début de l'exploitation de l'Autoroute est supérieure à 1 883 millions d'euros.

Les cash flows visés à cet article sont calculés comme indiqué à l'article 24.6.

Article 39 – Pénalités, mesures coercitives

39.1. Le concédant pourra exiger du concessionnaire, après mise en demeure infructueuse dans le délai fixé, le versement d'une pénalité pour tout manquement aux obligations du présent cahier des charges pour un fait qui est imputable au concessionnaire.

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

Le montant de cette pénalité sera, sauf dispositions particulières prévues ci-après, de 3 800 euros par jour de retard. Il sera appliqué à ce dernier montant un coefficient d'actualisation $K1$, où $K1 = TPn/TPo$, TPo étant la valeur pour le mois de novembre 2000 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 novembre 2000, versé au titre du présent 39.1 ne pourra pas excéder 1 526 000 euros par an ni 7 630 000 euros pour toute la durée de la concession.

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

- 39.2. En cas de non-respect pour un fait imputable au concessionnaire de la date de mise en service résultant de l'application de l'article 8 du présent cahier des charges, le concédant pourra exiger du concessionnaire le versement d'une pénalité d'un montant de 35 000 euros par jour de retard au-delà de quatre-vingt-dix jours de retard. Ce montant sera affecté du coefficient $K2$, où $K2 = TPn/TPo$, TPo étant la valeur pour le mois de novembre 2000 de l'index $TP01$, et TPn la valeur de ce même index au quatrième mois précédant la date de mise en service telle que prévue à l'article 8.1. Le montant cumulé exprimé en valeur novembre 2000 versé au titre du présent article 39.2 ne pourra pas excéder 10 millions d'euros.
- 39.3. En cas d'interruption totale ou partielle de la circulation en méconnaissance des dispositions des articles 14 et 16 du présent cahier des charges pour un fait imputable au concessionnaire, le concédant pourra exiger du concessionnaire le versement d'une pénalité d'un montant de 19 000 euros valeur novembre 2000 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 le concessionnaire aurait dû avoir rétabli la continuité de la circulation jusqu'à l'heure de son rétablissement. Sans préjudice de l'application de ces dispositions, et passé un préavis de 48 heures, le concédant pourra provisoirement se substituer au concessionnaire défaillant pour assurer la continuité du service public aux frais, risques et périls du concessionnaire. Il mettra fin à cette substitution dès lors que le concessionnaire justifiera de sa capacité à assurer la continuité du service public. Le montant cumulé sur une année, exprimé en valeur novembre 2000, versé au titre du présent article 39.3 ne pourra pas excéder 600 000 euros.
- 39.4. Les pénalités exigibles au titre des articles 39.1, 39.2 et 39.3 sont versées dans un compte séquestre ouvert dans les livres d'un établissement agréé, dans les conditions du troisième alinéa de l'article 100 du code des marchés publics issu du décret n° 2001-210 du 7 mars 2001. Les sommes figurant au crédit de ce compte seront dues au concédant après une période de dix ans passée sur ce compte.

Le compte séquestre pourra être nanti en faveur des prêteurs. Les sommes figurant au crédit de ce compte pourront être versées aux prêteurs dans le but d'éviter ou d'atténuer une situation de défaut de paiement du concessionnaire. Dans ce cas, un montant égal aux sommes versées aux prêteurs sera inscrit comme créance, actualisée sur l'index $TP01$, du concédant sur le concessionnaire. Dès que sa situation financière le permettra, le concessionnaire recreditera le compte séquestre du montant des créances ainsi constituées, afin de s'en libérer. L'utilisation ultérieure de ces sommes suivra les mêmes règles que celles applicables aux pénalités exigibles, définies dans le présent article. Sans préjudice de l'application, le cas échéant, de l'article 40, ni des conséquences que

celle-ci pourrait entraîner, le versement des pénalités selon les dispositions de l'article 39 est libératoire envers le concédant.

- 39.5. En cas de non-respect par le concessionnaire des obligations résultant des dispositions de l'article 25 du présent cahier des charges, et après information du concessionnaire par lettre motivée du ministre chargé de la voirie nationale et du ministre chargé de l'économie, les tarifs applicables jusqu'à la prochaine échéance d'augmentation seront fixés par arrêté conjoint desdits ministres. Ces dispositions s'appliquent notamment aux situations suivantes :
1. Tarifs ayant été mis en application par le concessionnaire sans dépôt préalable aux ministres intéressés ;
 2. Tarifs ayant été appliqués par le concessionnaire en méconnaissance de la procédure de dépôt prévue à l'article 25-7 du présent cahier des charges ;
 3. Tarifs appliqués par le concessionnaire différents de ceux déposés auprès des ministres intéressés ;
 4. Non-respect par le concessionnaire des règles de fixation des tarifs prévues à l'article 25.

Article 40 – Déchéance

- 40.1. 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 au concessionnaire de se conformer aux obligations de son cahier des charges et de mettre fin immédiatement à la situation de manquement constitutive d'une faute grave de sa part.
- 40.2. Dans le délai de trente jours à compter de la réception de la mise en demeure, le concessionnaire peut proposer au concédant une entité substituée. Le concédant dispose de trente jours pour faire connaître son avis. Il prend en compte, notamment, les dispositions prises par le concessionnaire pour se conformer à ses injonctions.
- 40.3. Si dans le délai de trente jours à compter de la mise en demeure, le concessionnaire ne s'est pas conformé aux injonctions du concédant et n'a pas proposé d'entité de substitution ou si celle-ci a été refusée par le concédant pour des motifs légitimes, le concédant demande au juge de prononcer d'urgence la déchéance.
- Dès la saisine du juge, le concédant est libre de prendre toutes dispositions qu'il estime utiles pour assurer la continuité du service public aux frais et risques du concessionnaire.
- Dès le prononcé de la déchéance, les ouvrages, installations, appareils et leurs accessoires dépendant de la concession deviennent la propriété de l'Etat.
- 40.4. Il est alors procédé à une adjudication dans le respect de la réglementation applicable.
- Le concédant verse alors à la société concessionnaire, dans les six mois suivant cette adjudication, le produit de l'adjudication, déduction faite des frais encourus par le concédant afférents notamment à l'octroi de la nouvelle concession.
- Le produit de l'adjudication ne pourra être inférieur au montant de l'indemnité calculée comme il est dit à l'article 40.5.

40.5. Si l'adjudication n'amène aucun résultat, le concessionnaire est indemnisé dans les conditions précisées au 40.5.1 et au 40.5.2.

40.5.1. Si la déchéance est prononcée avant la mise en service, le concessionnaire perçoit une indemnité égale à la valeur des travaux diminuée de la subvention versée par les collectivités publiques à la même date, multipliée par 0,8. La valeur des travaux comprend les frais d'études, d'acquisitions foncières (dont les frais engagés par la SAPN), de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre, le 1 % paysage et les frais d'assurance, dès lors qu'ils sont supportés à la date du prononcé de la déchéance et qu'ils sont utiles au concédant pour la poursuite du projet.

La valeur des travaux utiles sera déterminée par un collège de trois experts désignés conjointement par les deux parties. Pour apprécier cette valeur, il sera tenu compte des prix de marché à la date de réalisation des prestations correspondantes. Seront déduites les dépenses nécessaires à la mise en sécurité des biens et des personnes et les coûts d'arrêt du chantier.

40.5.2. Si la déchéance est prononcée après la mise en service de l'ouvrage, les parties se rapprocheront pour arrêter, le cas échéant en recourant à un collège d'experts désignés par le président du tribunal administratif, le montant dû au concessionnaire.

Ce montant sera égal à 70 % de la valeur du contrat de concession pour la durée restant à courir à la date de la déchéance.

TITRE VI – DISPOSITIONS DIVERSES

Article 41 – Contrôle

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

Le personnel chargé de ce contrôle aura à tout moment libre accès aux chantiers, à l'Autoroute et aux bureaux du concessionnaire.

Article 42 – Cession de la concession

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

Le présent article ne saurait être interprété comme s'appliquant aux contrats d'exploitation des installations annexes visés à l'article 30.1.

Article 43 – Jugement des contestations

Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et le concédant, au sujet de la présente concession, seront portées devant le tribunal administratif compétent.

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

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

Article 45 – Annexes

Annexe n° 1 : plan général, limites de la concession, raccordements et réseau routier adjacent.

Annexe n° 2 : terrains, emplacements et installations mis à la disposition du concessionnaire (sans objet).

Annexe n° 3 : caractéristiques géométriques et fonctionnelles.

Annexe n° 4 : instructions applicables au projet et à sa réalisation.

Annexe n° 5 : maîtrise de la qualité.

Annexe n° 6 : calendrier prévisionnel de réalisation de l'Autoroute.

Annexe n° 7 : tarifs de péage.

Annexe n° 8 : répartition du capital.

Annexe n° 9 : dossier des engagements de l'Etat.

Annexe n° 10 : liste des entreprises qui se sont groupées pour l'obtention du contrat de concession.

L'ensemble des pièces susmentionnées annexées au cahier des charges pourront être consultées au ministère de l'équipement, des transports et du logement, La Grande Arche, La Défense 7, Paris-La Défense.