

**Convention passée entre l'État et la société
COFIROUTE pour le financement, la
construction, l'entretien et l'exploitation de
l'autoroute A 86 Ouest entre Rueil-
Malmaison (RN 13) et Versailles – Jouy en
Josas (Pont – Colbert), réservée aux véhicules
légers, et entre Rueil-Malmaison et Bailly
(A12), accessible à tous les véhicules**

Texte consolidé au 1^{er} septembre 2010

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

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

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

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

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 25 novembre 1999 approuvant la convention de concession passée entre l'Etat et la Compagnie financière et industrielle des autoroutes (COFIROUTE) en vue du financement, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'autoroute A 86 Ouest entre Rueil-Malmaison (RN 13) et Versailles - Jouy-en-Josas (Pont-Colbert), réservée aux véhicules légers, et entre Rueil-Malmaison et Bailly (A 12), accessible à tous les véhicules

<http://legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000384401>

Décret du 1^{er} septembre 2010 approuvant le 1^{er} avenant

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000022788122>

PREAMBULE

Par avenants 7 et 8 en dates des 24 mars 1994 et 7 août 1995 approuvés par décrets en Conseil d'Etat des 21 avril 1994 et 26 septembre 1995, l'Etat a notamment concédé à la société Cofiroute la construction, l'entretien et l'exploitation de diverses autoroutes parmi lesquelles l'autoroute A86 entre Rueil-Malmaison et le Pont-Colbert à Jouy en Josas réservée aux véhicules légers et entre Rueil-Malmaison et l'autoroute A12 à Bailly, accessible aux autres véhicules. Par arrêts du 20 février 1998, le Conseil d'Etat a annulé ces décrets en tant qu'ils approuvaient l'attribution à Cofiroute de la concession d'A86. A la suite de ces annulations, l'Etat, conformément aux règles de publicité et de mise en concurrence applicables, a organisé une consultation en vue de l'attribution de la concession de l'autoroute A86. La société Cofiroute a remis une offre en son nom et pour son compte et au nom et pour le compte des entreprises Groupe GTM, Entreprise Jean Lefebvre, COLAS, EIFFAGE, Société Générale d'Entreprises, COFIPARCO. A l'issue de cette procédure, l'Etat a retenu la proposition du Groupement et a désigné la société Cofiroute comme société concessionnaire de l'A86.

Les parties signataires ont l'intention de faire leurs meilleurs efforts en vue de conclure régulièrement les contrats de plan successifs qui assurent sur la durée de la concession la stabilité des droits et des obligations de chacun, en référence à l'équilibre financier de la concession, défini en annexe A du cahier des charges.

Par circulaire n° 2000-63 du 25 août 2000 relative à la sécurité dans les tunnels du réseau routier national, l'Etat a modifié les règles de sécurité applicables aux tunnels routiers. A la demande de l'Etat, cette circulaire a été appliquée au projet concédé à Cofiroute par la présente convention de concession.

Sans attendre les décisions définitives de l'Etat sur les modifications à apporter aux conditions techniques et financières de réalisation du tunnel Rueil-Malmaison - Bailly (A12) accessible à tous les véhicules, l'Etat et Cofiroute ont convenu, par le premier avenant à la convention de concession et à son cahier des charges, de modifier les caractéristiques techniques et financières du tunnel entre Rueil-Malmaison (RN13) et Versailles – Jouy en Josas (Pont – Colbert), réservé aux véhicules légers ainsi que les procédures préalables à sa construction et à son exploitation.

En conséquence, les dispositions suivantes sont arrêtées:

CONVENTION DE CONCESSION

Article 1

Les parties prennent acte de la nullité des dispositions des avenants 7 et 8 à la convention de concession et au cahier des charges du 26 mars 1970 entre l'Etat et la société Cofiroute en vue de la concession des autoroutes A10 et A11, en tant qu'elles concernent la concession de l'autoroute A86.

Les parties ont signé une transaction en date du 3 septembre 1999 pour régler les conséquences financières sur les travaux en cours de l'arrêt du 20 février 1998 ainsi que les modalités de reprise des ouvrages déjà réalisés qui seront intégrés dans la présente concession.

Les ouvrages relatifs à l'autoroute A86 réalisés au titre des avenants 7 et 8 de la convention du 26 mars 1970 sont transférés intégralement dans la présente concession, dès la signature de la présente convention. Il en sera de même des terrains déjà remis par l'Etat.

Article 2

2.1 Dans les conditions définies par la présente convention et le cahier des charges annexé, l'Etat concède à la société Cofiroute, qui accepte, la construction, l'entretien et l'exploitation de l'autoroute A 86 ouest, y compris les ouvrages et installations annexes.

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

Article 3

La société concessionnaire s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, toutes les études, procédures, travaux et opérations techniques et financières se rapportant à la présente concession, dans les conditions fixées par le cahier des charges et ses annexes.

L'équilibre financier de référence pour la fixation des droits et obligations de la société concessionnaire est illustré, en annexe A, par un scénario conduisant, dans les conditions économiques en vigueur à la date de signature de la concession, à une rentabilité acceptable par les parties.

L'Etat et la société concessionnaire concluront tous les cinq ans des contrats de plan quinquennaux. Le contrat de plan 2000 - 2004 sera conclu au 2ème semestre de l'année 1999. Les contrats de plan suivants seront conclus au 1er semestre de la dernière année du contrat de plan en cours. Un rendez-vous supplémentaire est prévu au 1^{er} semestre 2003.

Ces rendez-vous permettront de préciser, pour la période considérée, les modalités d'exécution du présent contrat de concession, en tenant compte de la capacité d'endettement de la société concessionnaire et au regard des hypothèses retenues dans l'annexe A.

Article 4

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

4.2 L'État s'engage au plus tard à la première mise en service d'une section d'un des tunnels concédés de l'autoroute A86, à exploiter la déviation de Rueil à 2x3 voies.

4.3 L'Etat fera ses meilleurs efforts pour élargir l'A86 à 2x3 voies entre la déviation de Rueil et l'A14, et l'autoroute A13 à 2x4 voies entre Rocquencourt et l'échangeur de Vaucresson, au plus tard à la mise en service complète du tunnel Est, sous réserve des procédures administratives et de l'engagement des autres partenaires.

Article 5

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

- a) remette à la société concessionnaire les terrains déjà acquis et les ouvrages déjà réalisés.
- b) ne s'oppose pas à l'application des dispositions de l'article 23 du cahier des charges.
- c) prenne en cas de besoin les dispositions prévues à l'article 26 du cahier des charges.

En outre, l'exécution des obligations relatives à la réalisation du tunnel Ouest est subordonnée à l'entrée en vigueur de l'avenant relatif au tunnel Ouest pris en application du dernier alinéa de l'article 9.2 du cahier des charges.

Article 6

La société concessionnaire est autorisée à percevoir des péages sur l'autoroute A 86 dans les conditions définies par le cahier des charges.

Article 7

La présente convention et son cahier des charges annexé entrent en vigueur dès approbation par décret en Conseil d'Etat.

Article 8

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

CAHIER DES CHARGES

TITRE PREMIER - Objet et nature de la concession

Article 1^{er} - Objet de la concession

Le présent cahier des charges s'applique au financement, à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de l'autoroute A 86 ouest entre Rueil - Malmaison (RN13) et Versailles – Jouy en Josas (Pont Colbert) réservée aux véhicules légers dont la hauteur hors tout est au plus égale à 2 mètres, et le poids total en charge inférieur à 3,5 tonnes, et entre Rueil - Malmaison et Bailly (A 12), accessible à tous les véhicules dont la hauteur est compatible avec la « Hauteur Libre Minimale » de 4,50 mètres dégagée par l'ouvrage.

Les véhicules autorisés à utiliser les tunnels sont les suivants :

- dans le tunnel Est : les véhicules de classe 1
- dans le tunnel Ouest : les véhicules de classes 1 à 5

Les classes 1, 2, 3, 4 et 5 sont définies pour le tunnel Est et le tunnel Ouest dans l'annexe T.

Les motos sont interdites dans le tunnel Est par la Décision Interministérielle du 14 avril 1995.

Les extrémités de la concession de l'A 86 sont précisées par l'annexe 11.

Article 2 - Assiette de la concession

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

Sur les raccordements aux voiries existantes, la limite de la concession est fixée selon les dispositions de l'annexe 11.

Les terrains propriété de l'Etat seront mis à la disposition de la société concessionnaire (cf. annexe 13). Les autres terrains nécessaires à la concession seront acquis directement par le concessionnaire ; ils seront, dès leur acquisition, intégrés au domaine de l'Etat.

Sauf dispositions contraires fixées par avenant au présent cahier des charges, tout bien, meuble ou immeuble, appartenant à la société concessionnaire et utilisé principalement pour l'exploitation de la concession de l'A86, sera réputé faire partie de la présente concession.

Article 3 - Caractéristiques générales et sectionnement de l'ouvrage.

3.1 La longueur de l'autoroute à construire par la société concessionnaire est d'environ 17 kilomètres.

3.2 Définition du sectionnement

- Section Est 1 : Rueil-Malmaison (RN13)-Vaucresson (A13)
- Section Est 2 : Vaucresson (A13)-Versailles-Pont Colbert à Jouy en Josas (RN286)
- Section Ouest : Rueil-Malmaison (RN13)-Bailly (A12)

3.3 Le profil en travers de l'A 86 est défini par le tableau ci-après et complété par l'annexe 4 du cahier des charges

Sections	Nombre de voies	Vitesse de référence ou catégorie
Est 1 : Rueil-Malmaison (RN13) -Vaucresson A13	2 x 3 voies superposées	A 80 ICTAVRU
Est 2 : Vaucresson (A13) - Versailles-Pont Colbert à Jouy en Josas (RN286)	2 x 3 voies superposées	
Ouest : Rueil-Malmaison (RN13)-Bailly (A12)	2 x 1 voie	

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

4.1 Les annexes 1 à 12 ainsi que les annexes S et S' définissent les dispositions d'ensemble de l'autoroute A86 entre Rueil-Malmaison et Versailles -Pont Colbert à Jouy en Josas d'une part, l'autoroute A12 d'autre part. Elles fixent les caractéristiques principales de l'avant-projet, des avant-projets d'ouvrage d'art et des projets d'exécution établis par la société concessionnaire.

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 parcellaires.

Son dispositif de péage devra satisfaire aux prescriptions de l'article 23 du présent cahier des charges.

4.3 La société concessionnaire établit l'avant-projet (AP), l'étude préliminaire d'ouvrages d'art (EPOA) et les avant-projets d'ouvrage d'art (APOA) sous sa responsabilité. Les procédures d'instruction de ces dossiers par le Concédant sont définies par les Décisions Ministérielles du 21 mars 1994 et du 25 juin 1997. L'approbation des APOA génie civil par le Ministre chargé de la voirie nationale est préalable à l'engagement des travaux correspondants.

Les projets d'exécution sont établis par la société concessionnaire sous sa responsabilité, en conformité avec l'avant-projet (AP) et les avant-projets d'ouvrage d'art (APOA). Ils doivent respecter les instructions visées à l'annexe 8 et aux annexes S et S'.

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

- 4.4 S'il lui en fait la demande, la société concessionnaire est tenue de présenter au service du contrôle le projet d'exécution de chacune des sections de l'autoroute, ainsi que 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, la société concessionnaire est tenue de présenter au service du contrôle lorsque ce dernier lui en fait la demande, les justifications des ouvrages.

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

Titre II - CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE

Article 5 - Remise par l'Etat des terrains propriété de l'Etat et des ouvrages réalisés.

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

Par ces procès-verbaux, la société concessionnaire reconnaîtra avoir une complète connaissance des terrains, ouvrages et installations qui lui seront remis et renoncera envers l'Etat à toute réclamation à leur sujet. Les documents ainsi établis seront joints au présent cahier des charges, au moment de la remise.

Article 6 - Exécution des travaux

Tous les ouvrages seront exécutés conformément aux avant-projets d'autoroutes soumis à l'avis de l'Etat, et aux avant-projets d'ouvrages d'art approuvés par l'Etat, et en respectant les normes et les clauses techniques du Cahier des Clauses Techniques Générales (CCTG) applicable aux marchés de travaux relevant des services de l'Equipement, dans les conditions précisées à l'annexe 8.

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

Conformément aux dispositions de l'alinéa 3 de l'article 11 de la loi du 3 janvier 1991, les travaux seront exécutés par les entreprises avec lesquelles la société Cofiroute s'est groupée pour l'obtention de la présente concession, ainsi que par celles qui leur sont liées. La liste des entreprises qui se sont groupées avec la société Cofiroute pour l'obtention du contrat de concession figure en annexe B.

Les marchés de travaux éventuellement passés avec les entreprises tierces seront soumis aux règles de publicité visées à l'alinéa 2 de l'article 11 de la loi du 3 janvier 1991.

Les clauses de révision des marchés qu'elle passera, pour la construction des sections de l'A86 définies à l'article 7.1 ci-après, devront être analogues à celles en vigueur pour les marchés de l'Etat.

Article 7 - Dates de mise en service des ouvrages

7.1 Dates de mise en service

7.1.1 La société s'engage à mettre en service la section Est 1 au plus tard le 30 juin 2009;

La société s'engage à mettre en service la section Est 2 au plus tard 24 mois après la date d'objectif de mise en service de la section Est 1 ;

7.1.2 L'échangeur du raccordement du tunnel Ouest à Rueil-Malmaison est réalisé en même temps que la section Est 1.

7.1.3 La poursuite de la section Ouest, Rueil-Malmaison (RN13)-Bailly (A12), sera engagée, sur ordre du ministre chargé de la voirie nationale, au plus tard 96 mois après la publication au Journal officiel du décret à intervenir déclarant l'utilité publique du tunnel Ouest. »

7.2 L'Etat et la société concessionnaire arrêteront d'un commun accord et dans les meilleurs délais les aménagements qui devront être apportés au calendrier de réalisation des sections :

- si les déclarations d'utilité publique ou les autorisations administratives nécessaires au lancement et à l'exécution des travaux faisaient l'objet de recours ou de délais supplémentaires qui auraient pour conséquence d'en retarder le bon déroulement ;

- ou si, au cours de la réalisation de la section Est 2 ou de la section Ouest, ou avant le démarrage des travaux, il apparaissait que la société concessionnaire ne se trouvait pas en mesure de contracter, en temps utile, les emprunts à long terme permettant de respecter ledit calendrier ou n'y parvenait qu'en s'endettant dans des conditions telles que l'équilibre financier de la concession risquerait de se trouver compromis. Il en sera de même en cas d'événements extérieurs susceptibles de compromettre sa capacité d'endettement;
- ou si les conditions économiques, financières ou fiscales s'écartent des hypothèses retenues dans l'annexe A dans des proportions susceptibles de compromettre l'équilibre financier de la concession.

7.3 Programme des opérations :

Les parties établiront, d'un commun accord, un calendrier prévisionnel indiquant, pour chaque section, les dates de présentation de l'avant-projet, de l'étude préliminaire d'ouvrage d'art, et des avant-projets d'ouvrage d'art par la société concessionnaire, ainsi que les délais d'instruction de ces dossiers par l'Etat.

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

Avant toute mise en service totale ou partielle des divers ouvrages de la concession, l'Etat procède, sur demande du concessionnaire formulée deux mois au moins avant la date prévue pour cette mise en service, à une inspection des travaux en vue de vérifier leur conformité au présent cahier des charges.

Il procède, en outre, quelques jours avant la mise en service, à une inspection de sécurité.

Au vu des procès-verbaux de ces visites, le ministre chargé de la voirie nationale délivre 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, un dossier de récolement de l'ouvrage autoroutier est établi par la société concessionnaire.

Article 9 - Modifications des ouvrages. Ouvrages et installations supplémentaires.

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

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

- a) les modifications prescrites par l'Etat en conséquence de la concertation locale sur le projet élaboré par le concessionnaire ;
- b) les modifications prescrites par l'Etat sur le tunnel Est en conséquence des conclusions de la sous-commission Sécurité de la Commission Administrative de Suivi et de la commission interministérielle chargée d'examiner la sécurité des tunnels routiers ;
- c) la décision définitive de l'Etat, qui doit intervenir avant la mise en service de la section Est 2, sur les conditions de réalisation du tunnel Ouest.

A la suite de la notification à la société concessionnaire de la décision ministérielle approuvant le dossier d'Etude Préliminaire d'Ouvrage d'Art (EPOA) modificatif du tunnel Ouest, un avenant déterminera les obligations de la société concessionnaire relatives au tunnel Ouest et fixera, en particulier, les modalités techniques et financières de mise en oeuvre de ces modifications, préalablement à l'engagement des travaux.

9.3. La société concessionnaire réalisera et financera, après approbation par l'Etat, des aménagements en vue de la bonne insertion de l'autoroute dans le paysage environnant, dans la limite d'un montant égal à 0,5 % du coût d'investissement, sous réserve que les collectivités publiques contribuent, dans les conditions précisées par l'Etat, au financement de ces dépenses pour un même montant.

9.4. Les compensations de toute nature qui pourraient être décidées par l'Etat dans le cadre de la mise au point des projets et qui ne figurent pas dans le présent cahier des charges ou ne relèvent pas des procédures foncières, ne sont pas à la charge de la société concessionnaire.

9.5 Les modalités de réalisation et de financement des aménagements visés au présent article seront fixées d'un commun accord. A défaut d'un tel accord, l'affaire serait portée devant le tribunal administratif compétent.

9.6 Les conditions techniques et financières de réalisation de l'échangeur différé du RD10 à Versailles seront définies par un avenant au présent contrat.

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

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

Tous les frais nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de l'autoroute concédée seront à la charge de la société concessionnaire, sauf dispositions contraires résultant de l'application éventuelle des articles 4.7 et 9.2 du présent cahier des charges. Seront également à la charge de la société concessionnaire, sauf son recours contre qui de droit, toutes indemnités qui pourraient être dues à des tiers, à ces mêmes titres.

Seront en particulier à la charge de la société concessionnaire les dépenses d'acquisitions de terrains, à l'exception de celles nécessaires à l'autoroute A86 déjà effectuées par l'Etat.

La société concessionnaire prendra à sa charge le coût des échangeurs de raccordement de l'autoroute concédée aux autoroutes A86 à Rueil Malmaison et à Jouy en Josas (Pont-Colbert), A13 à Vaucresson et A12 à Bailly, tels qu'ils sont définis en annexe 10 du cahier des charges.

Au titre de l'autoroute A86, la société concessionnaire réalisera et financera, les aménagements figurant en annexe 10 du cahier des charges et notamment :

- pont pour cycles et piétons de la Route du Butard ;
- chaussées des collectrices le long de l'autoroute A86 à l'Ouest de l'échangeur de Vélizy Ouest ;
- pont pour cavaliers et piétons entre le Bois du Pont Colbert et le Bois des Metz.

TITRE III - EXPLOITATION DE L'AUTOROUTE

Article 13 - Exploitation des ouvrages et installations

La société concessionnaire est tenue, sauf cas de force majeure, de mettre en œuvre sur le domaine qui lui est concédé tous les moyens habituels pour maintenir la continuité de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de commodité.

La société concessionnaire met en œuvre les moyens définis par les annexes S et S' pour assurer la sécurité et, en temps normal, la fluidité de la circulation dans l'ouvrage.

Selon les modalités définies dans le règlement d'exploitation et le Plan de Gestion de Trafic visés à l'article 14, l'Etat et la société concessionnaire, chacun pour ce qui le concerne, mettent en œuvre les dispositions nécessaires pour réguler le trafic dans l'ouvrage ainsi qu'à ses accès, et prendront les dispositions facilitant l'écoulement du trafic aux entrées et aux sorties des échangeurs (cf. annexes S et S' - § Conditions d'exploitation de l'ouvrage). Ces actions seront conduites de manière coordonnée par l'Etat et Cofiroute pour assurer un haut niveau de service en contrepartie du péage perçu.

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

La signalisation est conforme à la Décision Interministérielle du 14 avril 1995. Elle est en permanence mise en conformité avec les règlements en vigueur.

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

La société concessionnaire est tenue d'assurer ou de faire assurer, sous sa responsabilité, sur l'ensemble du domaine concédé, le dépannage des véhicules en panne ou accidentés dans les conditions prévues au 4 de l'annexe S.

La société concessionnaire étudiera avec les transporteurs de son choix et sous le contrôle de l'autorité concédante, en liaison avec le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) et en partenariat avec les collectivités concernées, la mise en place de liaisons de transport en commun rapide à haut niveau de service dans le tunnel Est.

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

La société concessionnaire se conforme aux règlements de police édictés par les autorités compétentes, et aux règles définies par les annexes S et S'.

Préalablement au classement des réseaux en niveaux d'exploitation tels qu'ils seront définis dans le schéma directeur d'exploitation de la route, la société concessionnaire et le ministre chargé de la voirie nationale se rapprochent afin d'arrêter les modalités et les conséquences de leur mise en œuvre. Deux ans avant la mise en service de la première section de l'autoroute A86 et un an avant la mise en service de chacune des autres sections, un plan de gestion du trafic (PGT) est élaboré, pour chaque section, conjointement par la société concessionnaire, l'Etat et les collectivités locales dans le double respect de la politique tarifaire ayant présidé à l'équilibre financier du présent contrat et de la politique globale d'exploitation des Voies Rapides Urbaines de l'agglomération.

Avant la mise en service, un dossier de sécurité du tunnel est engagé pour chacune des sections conformément à la lettre interministérielle du 28 décembre 2006. Au vu de ce dossier, le préfet coordonnateur délivre une autorisation de mise en service du tunnel.

Six mois avant la mise en service de chacune des sections de l'autoroute A86, un plan d'intervention et de sécurité (PIS) est adressé par la société concessionnaire, en vue d'être visé par le préfet coordonnateur de l'A86 et annexé au règlement d'exploitation de l'A86 avant la mise en service.

Au moins une fois par an, des exercices annuels sur proposition de la société concessionnaire et sur décision du préfet coordonnateur, simulant un incendie ou un accident grave, sont effectués pour évaluer la mise en œuvre des dispositions prévues dans le plan d'intervention et de sécurité et les plans d'urgence : procédures d'alerte et de coordination entre les différents intervenants (services de la préfecture, forces de police, services de secours et incendie, services médicaux d'urgence, services de l'exploitation de l'A86 et services d'exploitation des réseaux routier et autoroutier adjacents).

La société concessionnaire d'autre part, soumet à l'approbation des services compétents, trois mois au moins avant la date prévue pour leur mise en application, le règlement d'exploitation et le Plan de Gestion de Trafic qu'elle se propose d'instituer. L'autorisation des autorités compétentes est considérée comme tacitement obtenue deux mois après la saisine de ces autorités.

Elle se soumet enfin, sans aucun droit à indemnité, à toutes les mesures prises par les autorités investies du pouvoir de police de la circulation, en cas de trafic exceptionnellement perturbé par un incident ou un accident, conformément aux dispositions prévues dans le Plan de Gestion du Trafic et le Plan d'Intervention et de Sécurité en vue de tirer le meilleur parti pour toutes les catégories d'utilisateurs de l'ensemble du réseau routier dont fait partie l'autoroute concédée.

Elle permet et favorise les échanges d'information 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 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 - Interruption et restrictions de la circulation

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

Toutefois, si des travaux d'entretien ou de modifications nécessitent l'interruption de la circulation sur l'autoroute, cette interruption doit, sauf cas de force majeure, être autorisée par arrêtés des préfets intéressés et portée à la connaissance du public en temps utile et par tout moyen approprié. L'autorisation préfectorale est considérée comme tacitement obtenue quinze jours après la saisine du préfet. La société concessionnaire informe le centre régional d'information et de coordination routière (CRICR) concerné.

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

Article 16 - Obligations relatives à divers services publics

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

Article 17 - Publicité

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

Article 18 - Agents de la société concessionnaire

Les agents que la société concessionnaire emploie pour la surveillance et la garde de l'autoroute A 86 ouest et la perception des péages peuvent être assermentés dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur ; ils portent des signes distinctifs de leurs fonctions.

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

Article 19 - Réclamations des usagers

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

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

La société concessionnaire met à disposition des usagers différents moyens de communication adaptés aux technologies disponibles, couramment répandus et destinés à recevoir les réclamations des personnes qui auraient des plaintes à formuler, soit contre le concessionnaire ou ses agents, soit contre les entreprises qui lui sont liées par contrat. L'existence de ces moyens de communication est portée à la connaissance du public par une information largement diffusée. La société concessionnaire adresse chaque année au concédant un bilan des réclamations des usagers et des suites qu'elle a données ou qu'elle entend y donner.

Article 20 - Documents à produire par la société concessionnaire

La société concessionnaire doit fournir à la Direction des Routes et à la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières des documents et comptes rendus fixés par une instruction du ministre chargé de l'équipement, établie après consultation de ladite société.

TITRE IV - REGIME FINANCIER DE LA CONCESSION

Article 21 - Dispositions générales du financement

- 21.1 La société concessionnaire assure la mise en place des financements de l'autoroute A86 sans garantie de l'Etat. L'intégralité de ces financements est organisée directement sur la structure financière et le bilan de la société concessionnaire.
- 21.2 La société concessionnaire assurera dans la limite de 762,245 millions d'euros (5 milliards de francs) à partir de la publication au Journal officiel du décret approuvant la concession, le financement nécessaire à la reprise des travaux du tunnel Est 1 dans les meilleurs délais.
- 21.3 La société concessionnaire assure sous réserve des aménagements prévus à l'article 7.2 le solde du financement nécessaire à la réalisation des investissements correspondant au projet défini à l'annexe 9.
- 21.4 La capacité d'endettement de la société concessionnaire visée à l'article 7 est appréciée au regard de chacun des critères prévisionnels suivants définis à l'annexe C :
- le ratio Fonds d'emprunts / fonds propres,
 - le ratio Fonds d'emprunt / marge brute d'autofinancement,
 - le ratio de couverture de la dette glissant sur 15 ans.
- 21.5 L'Etat verse à la société concessionnaire une subvention d'investissement suivant l'échéancier défini ci-après :
- la tranche 1 d'un montant égal à 120 M€ HT valeur juin 2009 est versée au plus tard avant le 31 décembre 2012. La quote-part de ce montant versée avant le 31 décembre 2010 n'est pas indexée. La quote-part de ce montant non versée au 31 décembre 2010 sera majorée par application du taux d'intérêt légal majoré de 150 points de base l'an, sur la base d'une année de 360 jours, calculé à compter du 30 juin 2009 ;
 - la tranche 2, d'un montant égal à 149,5 M€ HT valeur 2009, est versée à la date de notification au Concessionnaire de la décision ministérielle approuvant le dossier d'Etude Préliminaire d'Ouvrage d'Art (EPOA) modificatif du tunnel Ouest ; ce montant est actualisé au taux de 8%.

Article 22 - Fonds de concours des collectivités publiques

Article 23 - Tarifs de péages

23.1. Généralités

- a) La politique tarifaire de la société concessionnaire, tout en optimisant le service rendu par l'ouvrage (cf. paragraphe 23.9), doit permettre de respecter l'équilibre financier de la concession, apprécié selon les dispositions de l'annexe A. Elle doit tenir compte notamment :
- des coûts d'investissement ;

- des charges d'exploitation en relation avec un haut niveau de service, ainsi que des impôts autres que sur les bénéfices, des taxes et des redevances de toute nature acquittés par le concessionnaire dans les conditions prévues par l'article 29 du cahier des charges ;
 - des charges financières ;
 - de la rémunération des capitaux investis par la société concessionnaire.
- b) La politique tarifaire de la société concessionnaire est l'instrument privilégié de la régulation du trafic.
Elle vise à maintenir les conditions de fluidité requises par les annexes S et S'.

23.2

- a) Comme il est décrit au paragraphe 23.4, la conception de l'ouvrage déclaré d'utilité publique impose une perception du péage uniquement aux entrées de l'ouvrage pour les usagers ne disposant pas d'un télébadge. Dès lors, pour ces usagers, le tarif perçu à chaque point d'entrée de chaque ouvrage est identique, pour une même classe de véhicules, quelle que soit la sortie. Les titulaires d'un abonnement auprès du concessionnaire ou d'un organisme ayant un accord avec le concessionnaire et munis d'un télébadge peuvent bénéficier, grâce à cette technique, d'une perception du péage avec différenciation à la fois de l'entrée et de la sortie. Dans la mesure où les conditions d'exploitation de l'ouvrage, tant du point de vue de la sécurité que de celui de la fluidité, sont améliorées par l'usage d'un télébadge par un grand nombre d'usagers de l'ouvrage, la société s'engage à promouvoir un abonnement pour l'usage de ce système de paiement, ou celui d'un système équivalent selon les progrès de la technique, auprès de ses usagers.

La société concessionnaire peut moduler les tarifs selon les heures, les jours de la semaine et les périodes de l'année dans la limite des tranches horaires définies aux paragraphes 1.5 et 1.8 de l'annexe T. Le nombre et la durée des tranches horaires ainsi définies, que la société peut faire évoluer en accord avec l'Etat et dans le respect des principes définis en 23.1, peuvent être différenciés selon les entrées de l'ouvrage, notamment pour assurer la fluidité et la sécurité du trafic.

En cas de difficultés importantes au niveau d'un ou plusieurs points d'entrées ou de sorties provoquant une congestion incompatible avec les exigences de sécurité fixées dans les annexes S et S', et les exigences de fluidité fixées dans l'article 13, la société concessionnaire peut mettre en place des tarifs différenciés selon les points de raccordement (en entrée et en sortie) de l'ouvrage avec le réseau existant.

- b) Les différentes évolutions présentées dans le présent paragraphe 23.2 se font dans le respect des dispositions du paragraphe 23.4.

23.3

- a) Les tarifs de péages sont fixés par la société concessionnaire, en principe chaque année, dans le cadre d'un contrat de plan conclu pour une durée maximale de cinq ans renouvelable avec l'Etat.
- b) L'évolution des tarifs est déterminée par celle du tarif de référence, conformément aux dispositions du contrat de concession et du contrat de plan. La mise en oeuvre des tarifs détaillés dans les limites prévues par ces contrats est de la responsabilité de la société concessionnaire.
- c) Les nouveaux tarifs sont applicables en principe le 1er janvier de chaque année. Ils doivent avoir été déposés au moins six semaines avant la date d'application auprès du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé de l'équipement. En même temps que le dépôt des tarifs, la société fournit tous les éléments d'information et de calcul nécessaires à la vérification de la bonne application des règles définies au présent article et dans le contrat de plan. Dans ce délai, elle est tenue de fournir les compléments d'information nécessaires à cette vérification, qui lui seraient éventuellement demandés par les services intéressés.

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

La société concessionnaire doit, dans la semaine qui suit la réception de cette lettre, fournir les justifications afférentes et les nouvelles valeurs qui en découlent. Ces tarifs sont applicables en principe au 1er janvier sauf, dans ce délai, dénonciation par les deux ministres pour persistance du manquement et mise en application du troisième alinéa de l'article 36 du cahier des charges.

Cette procédure s'applique également pour les aménagements au cours de l'année qui suit la mise en service d'une section, visés à l'alinéa d) du présent paragraphe 23.3.

- d) Les tarifs pourront faire l'objet d'aménagements au cours de l'année qui suit la mise en service d'une section, compte tenu des trafics constatés, notamment pour respecter les objectifs fixés à l'alinéa b) du paragraphe 23.1. Ces aménagements ne peuvent conduire à un tarif de référence supérieur à celui retenu en début d'année par le concessionnaire.
- e) Des avenants au contrat de plan en cours pourront prévoir des modifications spécifiques en vue de respecter les objectifs fixés à l'alinéa b) du paragraphe 23.1, ou en application par exemple de l'article 29 du présent cahier des charges.

23.4. Calcul du tarif de référence

- a) On appelle trajet l'ensemble des parcours du tunnel Est ou du tunnel Ouest ayant le même échangeur en entrée et en sortie. Les listes des six trajets possibles concernant le tunnel Est et des deux trajets possibles concernant le tunnel Ouest sont données en annexe T. Les listes des trois échangeurs du tunnel Est et des deux échangeurs du tunnel Ouest sont également données en annexe T.
- b) On appelle parcours l'itinéraire dans le tunnel Est ou dans le tunnel Ouest, repéré par le point de raccordement en entrée et le point de raccordement en sortie. Les listes des 52 parcours possibles pour le tunnel Est et des 2 parcours possibles pour le tunnel Ouest sont données en annexe T.
- c) Le tarif de référence du tunnel Est (TR n°1) est égal à la moyenne des tarifs de chacune des tranches horaires (TTH) retenues en annexe T (1.5) et concernant les jours ouvrables hors mois d'août pour les trajets du tunnel Est.
- d) Le tarif de référence du tunnel Ouest (TR n°2) est égal à la moyenne des tarifs de chacune des tranches horaires (TTH) retenues en annexe T (1.5) et concernant les jours ouvrables hors mois d'août pour les trajets du tunnel Ouest.
- e) Le tarif d'une tranche horaire (TTH) est égal à la moyenne des tarifs moyens applicables en classe 1 pendant cette tranche horaire, hors abonnement et remises éventuelles, sur l'ensemble des trajets possibles, soit du tunnel Est, soit du tunnel Ouest, supposés complètement mis en service. Le tarif d'un parcours donné ne pourra s'écarter de plus de 5 fois du tarif de référence du tunnel considéré. Si ces limites s'avéraient insuffisantes pour satisfaire les objectifs fixés à l'alinéa b) du paragraphe 23.1, elles pourraient être revues dans les mêmes conditions que celles exposées au paragraphe 23.3.e).

Le tarif moyen applicable pour un trajet donné est égal à la moyenne des tarifs différenciés par entrée/sortie sur l'ensemble des parcours appartenant au même trajet mis en place en application du 3^{ème} alinéa du 23.2 a) sur ce parcours.

- f) Le tarif de référence du tunnel Est (TR n°1) est plafonné par le tarif de référence théorique (TRT) qui évolue de la façon suivante :

$$TRT_{n+1} = TRT_n \times \frac{I_n}{I_{n-1}} \times C_{n+1}$$

Les coefficients I_n et C_n sont définis dans l'annexe T.

- g) Le tarif de référence du tunnel Ouest (TR n°2) ne peut excéder 150% du TRT.

- h) Le tarif correspondant au mode de perception du péage en entrée pour les usagers ne disposant pas d'un télébadge est alors défini comme le tarif le plus élevé des tarifs différenciés par entrée et par sortie ayant le même échangeur en entrée.
- i) Le tarif appliqué sur le tunnel Ouest ne peut dépasser 2,0 fois le tarif différencié par entrée/sortie le plus élevé pratiqué sur le tunnel Est pour le jour et la tranche horaire considérée.

Les grilles tarifaires correspondantes figurent à l'annexe T. Elles peuvent faire l'objet d'ajustements lors de la mise en service effective des différentes sections de l'ouvrage conformément aux dispositions du présent article 23, notamment le paragraphe 23.1 b) et l'annexe T.

23.5 Classes

Les tarifs applicables aux véhicules de classe 1 à 5 sont fonction de leur coût d'utilisation et d'occupation de l'infrastructure et de la sécurité dans l'ouvrage.

Le coefficient de classe est défini comme le rapport entre le tarif de référence de la classe considérée et le tarif de référence de la classe 1. Il est défini par plage horaire et son évolution est fixée par le contrat de plan.

A la mise en service, les coefficients de classe ne pourront dépasser les valeurs suivantes :

- Classe 2 / classe 1 : 2
- Classe 3 / classe 1 : 3
- Classe 4 / classe 1 : 4
- Classe 5 / classe 1 : 1

Pour l'application du présent article, les classes 1, 2, 3, 4 et 5 sont respectivement définies pour les deux tunnels dans l'annexe T.

Seuls les véhicules de la classe 1 telle que définie à l'annexe T sont admis à circuler dans le tunnel Est.

Une nouvelle classification peut être mise en œuvre par le concessionnaire après approbation par le ministre chargé de l'économie et le ministre chargé de la voirie nationale.

En particulier, les véhicules de transport collectif relèveront d'une classification spécifique fonction du nombre de passagers.

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

23.7 Les transports exceptionnels, y compris militaires, admis à circuler dans le tunnel sous réserve de l'approbation du ministre chargé de l'Équipement, acquitteront le coût du service rendu et le manque à gagner éventuel du concessionnaire du fait de leur passage.

23.8 Sans préjudice des procédures applicables en vertu des textes en vigueur, pour toute personne n'ayant pas acquitté son passage, la société concessionnaire sera autorisée à recouvrer la somme due, augmentée des frais nécessaires au recouvrement. Ces frais de dossiers sont forfaitairement fixés à 60 Euros hors taxes au 1er janvier 1999, et leur coût suit la même loi d'évolution que le tarif de référence TRT.

23.9 Pour chaque contrat de plan, Cofiroute fournira à l'État un dossier d'évaluation économique destiné à orienter la politique tarifaire eu égard à la fréquentation et aux recettes de l'ouvrage et permettant une évaluation monétaire du service rendu.

Article 24 - Publicité des tarifs

Préalablement à la mise en service, le concessionnaire met en place un dispositif d'information de 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 sur un serveur télématique, soit auprès de la société concessionnaire, 6-10 rue Troyon, 92316 Sèvres Cedex, soit auprès de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, 59, boulevard Vincent Auriol, 75013 Paris, ou auprès de la direction des routes, Arche de la Défense, paroi Sud, 92055 Paris-La Défense.

Article 25 - Application des péages

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

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

Article 26 - Perception des péages

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

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

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

26.2 L'Etat s'engage à permettre l'exploitation normale de l'ouvrage.

En cas d'attroupements ou de rassemblements de personnes extérieures à la société concessionnaire ayant notamment pour conséquence d'empêcher la perception du péage sur les ouvrages objets de la présente concession, si la société concessionnaire constate que ces événements affectent gravement les recettes de péage, elle peut saisir l'Etat en vertu du présent article. L'Etat et la société concessionnaire arrêtent d'un commun accord, les mesures à prendre pour rétablir au plus vite les conditions d'exploitation normale de l'ouvrage et, au plus tard dans les six mois qui suivent cette saisine, apprécier le préjudice correspondant.

Ces dispositions doivent permettre de restaurer l'équilibre financier tel qu'il se présenterait, à la date de saisine, en l'absence de ces attroupements ou rassemblements.

Article 27 - Franchise

Les fonctionnaires d'Etat tenus d'emprunter l'autoroute pour l'exercice de leurs fonctions sur l'autoroute A86 concédée, 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 28 - Exploitation des installations annexes

La société concessionnaire pourra passer librement des contrats, notamment par voie d'appel à la 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.

Article 29 - Impôts et taxes

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

En cas de modification ou de création, après la signature du présent contrat de concession, d'impôts, taxes et redevances spécifiques aux concessionnaires d'ouvrages routiers à péage ou aux

concessionnaires d'autoroutes, et notamment de modifications des articles 266-1-h, 273ter, et 302bis ZB du Code Général des Impôts, l'Etat et la société concessionnaire arrêteront d'un commun accord les compensations, par exemple tarifaires qui devront être apportées pour assurer, au titre de l'A86, la neutralité de ces modifications ou créations sur l'ensemble constitué par les comptes sociaux et l'équilibre financier de la société concessionnaire, tels qu'ils se présenteraient, à la même date, en l'absence de ces modifications ou créations.

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

Article 30 - Cautionnement

30.1 A titre de garantie de la remise en bon état des ouvrages en fin de concession, la société concessionnaire devra déposer, au cours de chacune des cinq dernières années de la concession, selon l'article 34 ci-après, un cautionnement égal, par kilomètre, au produit de 300 000 F par le coefficient K 2 défini à l'article 31.2. ci-après. En cas de rachat de la concession, un cautionnement égal, par kilomètre, au produit de 1 500 000 F par ce coefficient K 2 devra être constitué dans les deux mois de la notification du préavis visé à l'article 35.1.

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

La mainlevée de ces cautions ou cautionnements sera acquise de plein droit à l'expiration de la concession ou à l'issue de l'exercice au cours duquel l'Etat aurait procédé au rachat de celle-ci, sous réserve des dispositions prévues aux articles 34.3. et 35.3. ci-après.

Article 31 - Indexation

TP 08 étant l'index national Travaux publics dont la valeur est publiée mensuellement au Bulletin officiel de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes :

31.1 Le coefficient K 1 mentionné à l'article 37 est égal à 2,056 TP08 (n), où TP08 (n) est la valeur de l'index au douzième mois précédant celui de l'échéance des sommes à indexer.

31.2 Le coefficient K 2 mentionné aux articles 30.1. est défini comme suit :

$$K 2 = 0,2 + 0,8 \frac{TP (n)}{TP o}$$

où le paramètre TP représente l'index TP 08.

La valeur du paramètre d'indice n est, pour l'application de l'article 30.1, celle du quatrième mois précédant celui de l'échéance des sommes à indexer.

La valeur du paramètre d'indice o est, pour l'application de l'article 30.1, celle du mois de juillet 1998 ;

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

K 1, K 2 sont calculés au millième le plus voisin.

31.4 Le coefficient K 3 mentionné à l'article 35.1 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.

K3 est supérieur ou égal à 1.

Le produit annuel net est défini à l'article 35.1.

Article 32 - Compte-rendu d'exécution de la concession

Les comptes de la société concessionnaire sont établis selon les règles en vigueur pour les sociétés anonymes de droit privé concessionnaires de service public, notamment en matière d'amortissement.

La société concessionnaire communiquera chaque année au ministre chargé de l'économie et des finances et au ministre chargé de la voirie nationale :

- avant le 1er décembre, le compte de résultat prévisionnel et le plan de financement de l'année suivante portant d'une part sur la société concessionnaire, d'autre part sur la concession d'A86 seule (en limitant le compte de résultat aux données d'exploitation figurant en annexe A), ainsi que des prévisions sommaires relatives aux deux années ultérieures;

- avant le 30 juin :

- . les comptes sociaux de la société concessionnaire pour l'année échue ;
- . le compte-rendu d'exécution de la concession d'A86 pour l'année échue. Ce compte-rendu comportera notamment les données d'exploitation définitives et un commentaire portant sur l'écart entre ces données et celles de la simulation de référence. L'Etat pourra demander au concessionnaire toute information complémentaire sur le compte-rendu d'exécution.

Les parties conviennent d'employer un même modèle lors des rendez -vous prévus dans le présent contrat entre la société concessionnaire et l'Etat. Ce modèle est constitué par un tableau composé comme la simulation de référence de l'annexe A. Il est mis à jour annuellement par la société concessionnaire (sauf lorsque aucune évolution n'est apparue par rapport à la précédente mise à

jour), et transmis, sur support informatique, conjointement au compte-rendu d'exécution de la concession mentionné ci-dessus. Ces mises à jour tiennent compte des évolutions considérées par les parties comme susceptibles de modifier, de façon significative quant aux motifs de rendez-vous entre la société concessionnaire et l'Etat, les hypothèses et prévisions figurant dans l'annexe A. L'Etat pourra faire toute demande de correction sur la mise à jour du modèle. Dans ce dernier cas, la version du modèle qui sera retenue sera établie d'un commun accord entre les deux parties.

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

Article 33 - Durée de la concession

33.1 Durée de la concession

La concession de l'autoroute A86 prendra fin le 31 décembre de la 75^{ème} année suivant celle de la mise en service complète du tunnel entre Rueil-Malmaison (RN13) et Versailles – Jouy en Josas (Pont – Colbert), réservé aux véhicules légers.

33.2 Fin anticipée

Toutefois, la concession prend fin de manière anticipée à la demande du concédant dès lors que les conditions cumulatives suivantes sont réunies :

- la somme des flux de trésorerie annuels de l'autoroute, disponibles pour le service de la dette à partir de l'année 1999 en euros constants (déflatés) valeur juillet 1998, actualisés au taux de 5,5% à la date de 1999 est supérieure ou égale à 563 millions d'euros ;
- la somme des flux de trésorerie annuels de l'autoroute, disponibles pour le service de la dette à partir de l'année 1999 en euros courants actualisés au taux de 8% à la date de 1999 est supérieure ou égale à 581 millions d'euros ;
- la fin anticipée ne peut intervenir, en tout état de cause, avant le 31 décembre 2080.

Le flux de trésorerie disponible pour le service de la dette est défini comme la différence entre :

- les recettes de péage hors taxe, déduction faite des variations d'impôts, taxes et redevances de toute nature ;
- la somme des éléments suivants exprimés hors taxes : les charges courantes hors amortissement y compris les grosses réparations et les renouvellements de chaussée, les dépenses aux titres des travaux, des équipements renouvelables, études, acquisitions foncières, les impôts et taxes.

Deux ans avant la date estimée de la survenance des conditions cumulatives 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 par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, dûment motivée.

La fin anticipée de la concession prend effet à l'expiration d'un délai de 24 mois à compter de la clôture de l'exercice au cours duquel les seuils de flux de trésorerie définis ci-dessus ont été atteints.

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 34 - Reprise des installations en fin de concession

34.1 A l'expiration du délai résultant des dispositions de l'article 33 ci-dessus et par le seul fait de cette expiration, l'Etat se trouvera subrogé à tous les droits de la société concessionnaire afférents à la concession.

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

34.2 Le cas échéant, les objets mobiliers qui pourraient être nécessaires au fonctionnement des installations annexes sans faire partie de la concession pourraient être repris par l'Etat sur une estimation qui en serait faite à l'amiable ou à dire d'experts.

34.3 Le concessionnaire sera tenu de remettre à l'Etat en bon état d'entretien les ouvrages, installations, appareils et leurs accessoires.

L'Etat pourra retenir, s'il y a lieu, sur le cautionnement visé à l'article 30 ci-dessus, les sommes nécessaires pour les mettre en bon état.

L'Etat pourra également se faire remettre au cours des deux dernières années précédant son terme tout ou partie des produits de la concession de ces deux années, à charge par lui de les employer à rétablir en bon état les ouvrages, installations, appareils et accessoires si le concessionnaire ne se met pas en mesure de satisfaire pleinement à cette obligation après mise en demeure et si le cautionnement n'est pas jugé suffisant pour couvrir la dépense reconnue nécessaire à cette fin. Les sommes non utilisées seront restituées au concessionnaire.

Article 35 - Rachat de la concession

35.1 A partir du 31 décembre de la 50^{ème} année suivant celle de sa mise en service complète de l'A86, l'Etat aura le droit de racheter la concession au 1er janvier de chaque année, moyennant un préavis d'un an.

En cas de rachat, la société concessionnaire sera indemnisée 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 déterminée sur la base des produits nets de la concession.

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

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

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

L'annuité due une année considérée (année n), à partir de l'année du rachat, est égale à l'annuité de référence multipliée par le coefficient K_n pour l'année considérée.

K_n est défini comme suit pour l'année n : $K_n = 1,02 \times \text{Max} ((I_n + \text{PIB}_n) ; K_{3p})$

I_n est le rapport entre l'indice des prix à la consommation hors tabac le 1er octobre de l'année n et l'indice des prix à la consommation hors tabac le 1er octobre de l'année précédant celle du préavis.

PIB_n est égal à la croissance du PIB, exprimée en pour cent, entre l'année n et l'année précédant celle du préavis, telle qu'elle ressort des estimations officielles de l'évolution du PIB France établies annuellement par le ministère chargé des finances dans le cadre des projet de loi de finances.

I_n est supérieur ou égal à 1 et PIB_n est positif ou nul.

K_{3p} est défini à l'article 31. 4 ci-dessus.

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

Le versement de l'annuité due une année considérée interviendra avant le 30 juin de l'année n+1.

2. En plus des annuités ci-dessus, une indemnité versée le 30 juin de l'année du rachat, égale à la somme des deux termes suivants :

- 2.1 dépenses d'immobilisations renouvelables réalisées au cours des 15 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 ;
 - 2.2 dépenses d'investissements complémentaires sur autoroute en service réalisées au cours des 7 années précédant l'année du rachat après déduction, pour les dépenses effectuées une année donnée, d'une fraction correspondant à $N/7$, N étant le nombre d'années écoulées entre l'année considérée et l'année du rachat.
- 35.2 La société concessionnaire sera tenue de remettre à l'Etat les ouvrages, installations, appareils et accessoires rachetés en bon état d'entretien. L'Etat pourra retenir, s'il y a lieu, sur le cautionnement et sur l'indemnité de rachat, les sommes nécessaires pour mettre en bon état d'entretien les installations de toute nature.
- 35.3 L'Etat sera tenu de se substituer à la société concessionnaire pour l'exécution des engagements pris par elle dans les conditions normales pour l'achèvement des travaux et pour l'exploitation.

Article 36 - Mesures coercitives

L'inexécution totale ou partielle des obligations de la société concessionnaire résultant du présent cahier des charges pourra donner lieu, après mise en demeure, au versement à l'Etat d'une pénalité dont le montant, par jour de retard, sera fixé par le ministre de l'Equipeement et du Logement entre un minimum de 10.000 F et un maximum de 10 p. 100 de la recette moyenne journalière calculée sur une base annuelle, tous péages et redevances compris.

En outre, l'Etat pourra se substituer à la société défaillante pour assurer provisoirement la continuation des travaux, la marche du service ou l'entretien des ouvrages, aux frais, risques et périls du concessionnaire.

En cas de non respect par la société concessionnaire des obligations résultant des dispositions de l'article 23 du présent cahier des charges et du contrat de plan, et après information de la société par lettre motivée du ministre chargé de la voirie nationale et du ministre chargé de l'Economie, les tarifs en cause, applicables jusqu'à la prochaine échéance d'augmentation, sont fixés par arrêté conjoint du ministre chargé de la voirie nationale et du ministre chargé de l'Economie. Ces dispositions s'appliquent notamment aux tarifs suivants :

1. tarifs ayant été mis en application par la société concessionnaire sans transmission préalable aux ministres intéressés ;
2. tarifs n'ayant pas respecté la procédure de dépôt prévue à l'article 23.1. d) du présent cahier des charges ;
3. tarifs différents de ceux qui ont été transmis aux deux ministres.

Article 37 - Déchéance

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

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

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

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

Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication s'il n'a, au préalable, été agréé par le ministre et s'il n'a fait un dépôt de garantie égal à 10.000 X K1 francs, K1 étant le coefficient défini à l'article 31.1. ci-dessus.

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

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

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

L'adjudicataire ou l'Etat sera tenu de se substituer aux engagements pris dans des conditions normales par le concessionnaire, comme il est dit à l'article 35.3. ci-dessus.

TITRE VI - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 38 - Contrôle

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

L'autorité chargée du contrôle vérifie l'exécution des obligations de la société concessionnaire en ce qui concerne la réalisation des procédures, études et travaux des sections qui ne sont pas encore mises en service à la date d'entrée en vigueur du 1^{er} avenant à la présente convention de concession.

L'autorité chargée du contrôle organise, en principe une fois par trimestre, une réunion de coordination avec la société concessionnaire, en vue de s'assurer du bon déroulement des procédures, études et travaux et ce, jusqu'à la mise en service des sections.

Le personnel chargé de ce contrôle a à tout moment libre accès aux chantiers, aux ouvrages et aux bureaux de la société concessionnaire. Il peut se faire assister, en tant que de besoin, par des experts extérieurs aux services de l'Etat. Ces experts sont soumis à de strictes obligations en matière de confidentialité, de respect du secret commercial et de prévention des conflits d'intérêts.

Article 39 - Cession de la concession

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

Le présent article ne saurait être interprété comme s'appliquant aux contrats d'exploitation des installations annexes visés à l'article 28.

Faute par la société concessionnaire de se conformer aux dispositions du présent article, elle encourra la déchéance de la concession.

Article 40 - Jugement des contestations

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

Article 41 - Frais de publication au Journal officiel et d'impression

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

Article 42 - Annexes

Annexe 1: Plan de situation des tracés

Annexe 2: Tracé des tunnels et emplacement des unités de ventilation et des puits de secours

Annexe 3: Profils en long

Annexe 4: Coupes Types

Annexe 5: Mode de perception des péages

Annexe 6: Aires annexes, centres d'entretien et centres d'exploitation

Annexe 7: Rétablissement de communication des routes nationales

Annexe 8: Instructions applicables au projet et à sa réalisation

Annexe 9: Coût et programmation des travaux

Annexe 10 : Limites de prestations

Annexe 11 : Limites de la concession

Annexe 12 : Réseau routier et autoroutier pris en compte pour la détermination des flux de trafic

Annexe 13 : Terrains propriétés de l'Etat mis à la disposition du concessionnaire

Annexe A : Equilibre financier de référence de la concession

Annexe B : Liste des entreprises groupées pour obtenir la concession de l'autoroute A86

Annexe C : Capacité d'endettement de la société concessionnaire

Annexe S : Conditions relatives à la sécurité et à l'exploitation pour le tunnel Est réservé aux véhicules légers du bouclage de l'A86

Annexe S' : Conditions relatives à la sécurité et à l'exploitation pour le tunnel Ouest du bouclage de l'A 86

Annexe T: Modalité de calcul des tarifs pour l'application de l'article 23

L'ensemble des pièces susmentionnées annexées au cahier des charges peut être consulté au ministère chargé de la voirie nationale, la Grande Arche, La Défense 7, Paris - La Défense.