

Convention passée entre l'État et la Société des Autoroutes Estérel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (ESCOTA) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes

Texte consolidé au 6 novembre 2018

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 ESCOTA, 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 1982 approuvant la convention passée entre l'État et la Société des Autoroutes Estérel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (ESCOTA) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes

http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000686313

Décret du 26 juin 1985 approuvant le 1er avenant

http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000881788

Décret du 20 décembre 1985 approuvant le 2ème avenant

http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000886410

Décret du 10 novembre 1989 approuvant le 3ème avenant

http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000881261

Décret du 12 avril 1991 approuvant le 4ème avenant

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000159914>

Décret du 5 février 1993 approuvant le 5ème avenant

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000727689>

Décret du 3 octobre 1995 approuvant le 6ème avenant

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000371254>

Décret du 26 décembre 1997 approuvant le 7ème avenant

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000753011>

Décret du 30 décembre 2000 approuvant le 8ème avenant

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000587662>

Décret du 30 novembre 2001 approuvant le 9ème avenant

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000395967>

Décret du 1er mars 2002 approuvant le 10ème avenant

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000226208>

Décret n° 2007-938 du 15 mai 2007 approuvant le 11ème avenant

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000276963>

Décret n° 2010-328 du 22 mars 2010 approuvant le 12ème avenant

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000022018378>

Décret n° 2011-120 du 28 janvier 2011 approuvant le 13ème avenant

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000022022790>

Décret n° 2013-578 du 2 juillet 2013 approuvant le 14ème avenant

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000027655158>

Décret n° 2015-1045 du 21 août 2015 approuvant le 15ème avenant

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000031074920>

Décret n° 2018-959 du 6 novembre 2018 approuvant le seizième avenant

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2018/11/6/2018-959/jo/texte>

CONVENTION DE CONCESSION

Article 1^{er}

Sous réserve des dispositions des décrets intervenus et à intervenir portant déclaration d'utilité publique et dans les conditions définies par la présente convention et le cahier des charges annexé, l'Etat concède à la Société des Autoroutes « Estérel, Côte d'Azur, Provence, Alpes », qui accepte, la construction, l'entretien et l'exploitation des autoroutes ou sections d'autoroutes suivantes y compris les ouvrages et installations annexes :

1. L'autoroute A8 entre Aix-Ouest (nœud A8/A51) et la frontière italienne, d'une longueur d'environ 206 kilomètres.

La section, dénommée rocade Sud d'Aix-en-Provence, située entre le nœud A8/A51 (limite de la concession de la société Autoroutes du Sud de la France) et le diffuseur d'Aix - Val-Saint-André (ex-Aix-Est) a été construite par l'Etat et remise au concessionnaire.

2. L'autoroute A51 entre Aix-en-provence-nord et La Saulce, d'une longueur d'environ 130 kilomètres, y compris la déviation de Venelles.

La déviation de Venelles, d'une longueur d'environ 6 kilomètres, a été construite en première phase par l'Etat (une chaussée bidirectionnelle) et en seconde phase par la société concessionnaire (une seconde chaussée).

3. L'autoroute A52 entre Châteauneuf-le-Rouge (nœud A8/A52) et Aubagne-Sud (raccordement à l'autoroute A50), d'une longueur d'environ 26 kilomètres.

Deux bretelles autoroutières se raccordent à l'autoroute A52 :

- a. La bretelle d'Auriol (A520), d'une longueur d'environ 3 kilomètres, dont le raccordement se situe au PR 16,6 de l'autoroute A52 ;
- b. La bretelle des Sollans (A501), d'une longueur d'environ 2 kilomètres, reliant Aubagne-Nord (extrémité de l'autoroute A501 non concédée) à l'autoroute A52 au PR 21,2.

4. L'autoroute A50 entre Aubagne-Sud (extrémité de l'autoroute A50 non concédée) et l'échangeur de Benoît Malon, d'une longueur d'environ 50 kilomètres. La section située entre l'échangeur de Toulon-Ouest et l'échangeur de Benoît Malon d'une longueur d'environ 4,7 kilomètres, y compris les deux tubes du tunnel de Toulon d'une longueur d'environ 3,3 kilomètres chacun, a été construite par l'Etat et remise au concessionnaire.
5. L'autoroute A57 entre la fin de l'autoroute A50 (échangeur de Benoît Malon) et Le Cannet-des-Maures (nœud A8/A57), d'une longueur d'environ 50 kilomètres. Les sections Pierreronde-Cuers-Sud (2x2 voies), d'une longueur d'environ 11 kilomètres, et Cuers-Sud-Cuers-Nord (une chaussée bidirectionnelle), d'une longueur d'environ 3 kilomètres, ont été construites par l'Etat et remises au concessionnaire. La seconde chaussée de la section Cuers-Sud-Cuers-Nord a été réalisée en seconde phase par la société concessionnaire. La section située entre la fin de l'autoroute A50 (échangeur de

Benoît Malon) et Pierreronde (noeud A57/A570), d'une longueur d'environ 6,3 kilomètres, a été construite par l'Etat et remise en première phase au concessionnaire, qui réalisera la phase définitive

6. L'autoroute A500, dénommée Bretelle de Monaco, d'une longueur d'environ 3 kilomètres, dont le raccordement se situe au PR 207,4 de l'autoroute A8.

Article 2

La société concessionnaire s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, les études, procédures et travaux qui font l'objet de la présente concession et à se conformer tant pour la construction que pour l'entretien et l'exploitation aux conditions du cahier des charges et aux documents techniques annexés.

Article 3

Dans les conditions définies par le cahier des charges, l'Etat remet à la société 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, sous réserve de l'apport par l'Etat dans les conditions et limites définies par le cahier des charges :

Des terrains acquis et des ouvrages réalisés par lui ;

Des avances en espèces définies à l'article 23 du cahier des charges ;

De sa garantie au service des emprunts émis par la société concessionnaire.

Les avances consenties par l'Etat lui seront remboursées dans les conditions définies par le cahier des charges.

Article 5

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

Article 6

Les avances d'équilibre accordées à la société concessionnaire conformément à l'article 4 de la loi n° 55 du 18 avril 1955 modifiée, sont remboursées dans les conditions fixées à l'article 23 du cahier des charges.

Article 7

La présente convention et le cahier des charges annexé entreront en vigueur dès leur approbation par décret rendu en Conseil d'Etat.

A la date de cette entrée en vigueur, la convention de concession et le cahier des charges annexé en date du 30 juillet 1973 ainsi que leurs avenants cesseront d'être en vigueur.

Article 8

Les frais de publication au Journal Officiel et d'impression de la présente convention, du cahier des charges et des pièces y annexées sont à la charge de la société concessionnaire.

CAHIER DES CHARGES

TITRE 1^{ER} - OBJET ET NATURE DE LA CONCESSION

Article 1^{er} - Objet de la concession

Sous réserve des dispositions des décrets intervenus et à intervenir portant déclaration d'utilité publique et dans les conditions définies par la présente convention et le cahier des charges annexé, l'Etat concède à la Société des Autoroutes Estérel - Côte d'Azur, Provence, Alpes, qui accepte, la construction, l'entretien et l'exploitation des autoroutes ou sections d'autoroutes suivantes y compris les ouvrages et installations annexes :

1. L'autoroute A8 entre Aix-Ouest (nœud A8/A51) et la frontière italienne, d'une longueur d'environ 206 kilomètres.

La section, dénommée rocade Sud d'Aix-en-Provence, située entre le nœud A8/A51, limite de la concession de la Société Autoroutes du Sud de la France, et le diffuseur d'Aix-Val-Saint-André (ex-Aix-Est) a été construite par l'Etat et remise au concessionnaire.

2. L'autoroute A51 entre Aix-en-Provence-Nord et La Saulce, d'une longueur d'environ 130 kilomètres (y compris la déviation de Venelles).

La déviation de Venelles, d'une longueur d'environ 6 kilomètres, a été construite en première phase par l'Etat (une chaussée bidirectionnelle) et dont la société concessionnaire a réalisé la seconde phase (une seconde chaussée).

3. L'autoroute A52 entre Châteauneuf-le-Rouge (nœud A8/A52) et Aubagne-Sud (raccordement à l'autoroute A50), d'une longueur d'environ 26 kilomètres. Deux bretelles autoroutières se raccordent à l'autoroute A52 :

c. la bretelle d'Auriol (A520), d'une longueur d'environ 3 kilomètres, dont le raccordement se situe au PR 16,6 de l'autoroute A52 ;

d. la bretelle des Sollans (A501), d'une longueur d'environ 2 kilomètres, reliant Aubagne-Nord (extrémité de l'autoroute A501 non concédée) à l'autoroute A52 au PR 21,2.

4. L'autoroute A50 entre Aubagne-Sud (extrémité de l'autoroute A50 non concédée) et l'échangeur de Benoît Malon, d'une longueur d'environ 50 kilomètres. La section située entre l'échangeur de Toulon-Ouest et l'échangeur de Benoît Malon d'une longueur d'environ 4,7 kilomètres, y compris les deux tubes du tunnel de Toulon d'une longueur d'environ 3,3 kilomètres chacun, a été construite par l'Etat et remise au concessionnaire.

5. L'autoroute A57 entre la fin de l'autoroute A50 (échangeur de Benoît Malon) et Le Cannet-des-Maures (nœud A8/A57), d'une longueur d'environ 50 kilomètres. Les sections Pierreronde-Cuers-Sud (2×2 voies), d'une longueur d'environ 11 kilomètres, et Cuers-Sud-Cuers-Nord (une chaussée bidirectionnelle), d'une longueur d'environ 3 kilomètres, ont été construites par l'Etat et remises au concessionnaire. La seconde

chaussée de la section Cuers-Sud–Cuers-Nord a été réalisée en seconde phase par la société concessionnaire. La section située entre la fin de l'autoroute A50 (échangeur de Benoît Malon) et Pierreronde (nœud A57/A570), d'une longueur d'environ 6,3 kilomètres, a été construite par l'Etat et remise en première phase au concessionnaire, qui réalisera la phase définitive.

- L'autoroute A500, dénommée Bretelle de Monaco, d'une longueur d'environ 3 kilomètres, dont le raccordement se situe au PR 207,4 de l'autoroute A8.

Article 2 - Assiette de la concession

- La concession s'étend à tous les terrains, ouvrages et installations nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de chaque autoroute ou section d'autoroute mentionnée à l'article 1er 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, telles que les aires de stationnement, les aires de service, les aires de repos, les stations-service, les restaurants, les motels, les hôtels, les centres d'entretien, les hangars et les logements de service.

Sur les raccordements aux voiries existantes, la limite de la concession est fixée au premier carrefour à partir de l'autoroute, selon des dispositions fixées ci-après :

ECHANGEURS	VOIES RACCORDEES correspondant à la limite de la concession
Autoroute A8	
Section Aix-en-Provence – Fréjus	
30 Aix - Pont-de-l'Arc / Luynes.....	RD 8n
31 Aix-Val-Saint-André.....	Avenue Henri Mauriat
32 Rousset (Ouest) / Gardanne (Est).....	RD 7n (demi-diffuseur Ouest) et RD 96 (demi-diffuseur Est)
33 Pourrières.....	RD N7
34 Saint-Maximin.....	RD N7
35 Brignoles.....	RD N7
36 Le Muy.....	RD 1555 et RD 125
37 Puget-sur-Argens.....	RD N7
38 Fréjus-Ouest.....	Avenue Jean Lachenaud (au Sud d'A8) Rue du Caporal El-Hadj Houidef (au Nord d'A8)
Section Fréjus-Nice	
38 Fréjus-Est.....	RD 37
39 Les Adrets-de-l'Estérel.....	RD 37 et RD 837
40 Mandelieu.....	RD 6007
41 La Bocca.....	Avenue de St-Exupéry
42 Mougins.....	RD 6185 (au Nord d'A8) RD 6285 (au Sud d'A8)
44 Antibes-Ouest.....	RD 35
44 Antibes-Est.....	RD 35 (au Sud d'A8) RD 535 (au Nord d'A8)
45 Biot	RD 704

ECHANGEURS	VOIES RACCORDEES correspondant à la limite de la concession
46 Villeuneuve-Loubet Plage.....	RD 241
47 Villeuneuve-Loubet.....	RD 6007
48 Cagnes-sur-Mer.....	RM 336
49 Saint-Laurent-du-Var.....	RM 95 (boulevard Georges Pompidou)
Section Nice - frontière italienne	
50 Nice-Promenade des Anglais.....	RM 6202
51 Nice - Saint-Augustin.....	RM 6222
51.1 Carros.....	RM 6202 bis
52 Nice - Saint-Isidore.....	RM 6202
54 Nice-Nord.....	Boulevard Paul Rémond
55 Nice-Est.....	Boulevard de l'Ariane (demi-diffuseur Ouest) et RM 2204 (demi-diffuseur Est)
57 La Turbie.....	RD 2204 a
58 Roquebrune-Cap-Martin.....	RD 2564
59 Menton.....	Corniche André Tardieu
Autoroute A52	
33 La Bouilladisse.....	RD 96
34 Gémenos.....	RD 396
35 Aubagne-Est (Nord).....	RD2 (à l'Ouest d'A52) et RD 43c (à l'Est d'A52)
35 Aubagne-Est (Sud).....	RD 8n et RD 43c
Autoroute A520 (Bretelle d'Auriol)	
Auriol.....	RD 560
Autoroute A501 (Bretelle des Sollans)	
7 Aubagne.....	RD 96
Autoroute A50	
6 Carnoux.....	RD 559a
7 La Bédoule-Nord.....	RD 1
7 La Bédoule-Sud.....	RD 559a
8 Cassis.....	RD 559a
9 La Ciotat.....	Avenue du Serpolet
10 Saint-Cyr-sur-Mer.....	RD 559
11 La Cadière-d'Azur.....	RD 66 et RD 82
12 Bandol.....	RD 559
13 Six-Fours-les-Plages.....	RD 26
14 Châteauvallon.....	Chemin de Lagoubran

ECHANGEURS	VOIES RACCORDEES correspondant à la limite de la concession
15 Toulon-Ouest.....	RD 559
16 Toulon-Centre.....	RD 559
17 Trémie Léon Bourgeois.....	Boulevard Léon Bourgeois/carrefour des Oliviers
Autoroute A51	
Section Aix-Manosque	
12 Aix-Les Platanes.....	RD 96
13 Venelles	RD 13a
14 Meyrargues.....	RD 96
15 Pertuis.....	RD 556 et RD 15
16 Peyrolles.....	RD 96
17 Cadarache.....	RD 952
18 Manosque.....	RD 907
Section Manosque-Sisteron	
19 Forcalquier.....	RD 4b
20 Peyruis.....	RD 4a
21 Aubignosc.....	RD 4085
22 Sisteron-Sud	RD 4
Section Sisteron-La Saulce	
23 Sisteron-Nord	RD 4075 et RD 4085
24 La Saulce	RN 85
Autoroute A57	
Section Benoît Malon-Pierronne	
1 Benoît Malon.....	Avenue Benoît Malon
2 La Palasse.....	RD 559
3 Tombadou.....	Avenue Mirasouléou
4 Les Fourches.....	Avenue Docteur Eugène Blanc
5 La Bigue.....	RD 97
Section Pierronne-Cuers	
6 La Farlède.....	RD 554
7 Les Terrins.....	RD 554
8 Sainte-Christine.....	RD N97
9 Cuers-Sud	RD N97
Section Cuers-Le-Cannet-des-Maures	
10 Cuers-Nord	RD N97 et RD 14
11 Carnoules	RDN97
12 Le Luc.....	RD33
13 Le Cannet-des-Maures	RDN7

ECHANGEURS	VOIES RACCORDEES correspondant à la limite de la concession
Autoroute A500 (Bretelle de Monaco)	
57 Laghet.....	Bretelle de La Turbie

Pour l'autoroute A 51 : au Nord d'Aix-en-Provence, la limite sud de concession est fixée, en voie nord au droit du raccordement de la RD 13 à la rocade nord et, en voie sud, au musoir de la bretelle de raccordement de la rocade à la RD 96. La limite nord provisoire de la section Sisteron-La Saulce est fixée en pleine voie au P.R. 152,800 et sur l'échangeur au premier carrefour avec la RN 85.

La concession est continue au niveau de l'échangeur Benoît Malon, la limite entre l'autoroute A57 et l'autoroute A50 est le passage supérieur de l'échangeur de Benoît Malon. A Pierreronde, la limite de la concession est fixée, en voie Est, au musoir de la bretelle d'entrée, vers Le Cannet-des-Maures, et, en voie ouest, au musoir de la bretelle d'entrée vers Toulon.

La concession est continue au Cannet-des-Maures où l'échangeur actuel se transforme en diffuseur assurant les échanges entre les autoroutes A 8 et A 57.

Pour la bretelle de Monaco, la concession est continue à partir d'A 8 ; elle se termine aux musoirs de l'ouvrage d'art franchissant le rétablissement de la R.D. 6007 à Eze.

Sur l'autoroute A 8, un échangeur complémentaire pourra être réalisé à Biot sur ordre du ministre chargé de la voirie nationale.

Les terrains déjà acquis par l'Etat, nécessaires à la concession, sont mis à la disposition du concessionnaire dans les conditions fixées à l'article 5 et au paragraphe 1 de l'article 12. Les autres terrains nécessaires à la concession sont acquis directement par le concessionnaire ; ils sont, dès leur acquisition, intégrés au domaine de l'Etat.

2.2. 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.

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

2. Biens de reprise

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

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

3. Biens propres

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

4. À la clôture des comptes 2006, une nomenclature et un inventaire sont établis contradictoirement, à l'initiative et aux frais du concessionnaire, classant les biens selon les trois catégories visées ci-dessus. Ces documents sont approuvés par le concédant et mis à jour tous les cinq ans par le concessionnaire, à ses frais. Leur mise à jour est vérifiée avant l'établissement du programme d'entretien et de renouvellement prévu à l'article 38 du présent cahier des charges. La nomenclature et l'inventaire sont tenus à la disposition du concédant sur simple demande.

Article 3 - Caractéristiques générales des ouvrages

3.1. Le profil en travers final (situation définitive), le profil en travers minimal en première phase et la vitesse de référence des différents tronçons d'autoroutes et des bretelles sont définis dans le tableau ci-après et par les annexes C et A4 au présent cahier des charges.

DESIGNATION DES SECTIONS	NOMBRE DE VOIES		VITESSE DE REFERENCE
	PHASE DEFINITIVE	PREMIERE PHASE	
I – Autoroute A.8			
Rocade Sud d'Aix-en-Provence (nœud A8/A51 – Aix -Val-Saint-André)	2x3 voies sur 33,00 m	2x2 voies sur 33,00 m	140
Aix-Val-Saint-André – Châteauneuf-le-Rouge	2x3 voies sur 31,50 m	2x2 voies sur 31,50 m	100
Châteauneuf-le-Rouge – Saint-Maximin	2x3 voies sur 29,60 m	2x2 voies sur 25,50 m	100
Saint-Maximin – Brignoles	2x3 voies sur 31,50 m	2x2 voies sur 31,50 m	100

DESIGNATION DES SECTIONS	NOMBRE DE VOIES		VITESSE DE REFERENCE
	PHASE DEFINITIVE	PREMIERE PHASE	
Brignoles – Le-Cannet-des-Maures	2x3 voies sur 31,50 m	2x2 voies Sur 31,50 m	100
Le-Cannet-des-Maures – Puget-sur-Argens	2x3 voies sur 34,00 m	2x2 voies sur 34,00 m	100
Puget-sur-Argens – Villeneuve-Loubet	2x3 voies (profil variable)	2x2 voies sur 24,00 m	100
Villeneuve-Loubet – Cagnes-sur-Mer	2x3 voies sur 27,00 m	2x3 voies sur 27,00 m	100
Cagnes-sur-Mer – Nice Promenade des Anglais	2x4 voies sur 34,00 m	2x4 voies sur 34,00 m	100
Nice Promenade des Anglais – Nice-Saint-Augustin	2x3 voies sur 30,00 m	2x2 voies sur 26,50 m	100
Nice-Saint-Augustin – Nice-Saint-Isidore	2x3 voies sur 32,70 m	2x2 voies sur 26,50 m	100
Nice-Saint-Isidore – Nice-Est	2x2 voies (profil variable)	3 voies sur 13,00 m	80
Nice-Est – La Turbie	2x3 voies (profil variable)	3 voies sur 13,00 m	80
La Turbie – Roquebrune-Cap-Martin	2x2 voies (profil variable)	3 voies sur 13,00 m	80
Roquebrune-Cap-Martin – Frontière italienne	2x2 voies (profil variable)	2x2 voies (profil variable)	100
II. –Autoroute A.52			
Châteauneuf-le-Rouge – Pas-de-Trêts	2x2 voies sur 26,50 m	2x2 voies sur 26,50 m	100
Pas-de-Trêts – A520 (bretelle d'Auriol)	2x3 voies sur 29,60 m	2x2 voies sur 25,00 m	100
A520 – Pont-de-l'Etoile	2x4 voies sur 36,60 m (variable)	2x3 voies sur 30,50 m	100
Pont-de-l'Etoile – Bifurcation A50/A52	2x2 voies sur 26,50 m	2x2 voies sur 26,50 m	100
A520 Bretelle d'Auriol (A52 – Auriol)	2x2 voies sur 25,00 m	2x2 voies sur 25,00 m	100
A501 Bretelle des Sollans (Les Sollans – Pont-de-l'Etoile)	2x2 voies sur 25,00 m	2x2 voies sur 25,00 m	100

DESIGNATION DES SECTIONS	NOMBRE DE VOIES		VITESSE DE REFERENCE
	PHASE DEFINITIVE	PREMIERE PHASE	
III. –Autoroute A50			
Bifurcation A50/A52 – La Ciotat	2x3 voies sur 29,00 m	2x3 voies sur 29,00 m	100
La Ciotat – Limite Bouches-du-Rhône / Var	2x3 voies sur 33,50 m	2x2 voies sur 33,50 m	100
Limite Bouches-du-Rhône / Var – Bandol	2x3 voies sur 32,00 m	2x2 voies sur 32,00 m	100
Bandol – Toulon-Ouest	2x3 voies sur 32,00 m	2x3 voies sur 32,00 m	100
Toulon Ouest – Toulon-Centre	4 voies au nord 3 voies au sud	4 voies au nord 3 voies au sud	80
Toulon Centre - Têtes Ouest du tunnel	2x2 voies + collectrices (largeur variable)	2x2 voies + collectrices (largeur variable)	80
Tunnel de Toulon (2 tubes)	2x2 voies (largeur variable)	2x2 voies (largeur variable)	70
Têtes Est du tunnel - Léon Bourgeois	2x2 voies (largeur variable)	2x2 voies (largeur variable)	70
Léon Bourgeois - Benoît Malon	2x3 voies (largeur variable)	2x3 voies (largeur variable)	90
Bretelle de la Ciotat Ouest	4 voies sur 19,50 m	4 voies sur 19,50 m	80
Bretelle de la Ciotat Est	3 voies sur 16,00 m	3 voies Sur 16,00 m	80 (avec un point singulier)
Bretelle de Saint-Cyr-sur-Mer	3 voies sur 16,00 m	3 voies sur 16,00 m	80
Bretelle de Bandol	3 voies sur 16,00 m	3 voies sur 16,00 m	80
Bretelle Léon Bourgeois (Nice vers Toulon)	2 voies puis 3 voies (insertion de la collectrice depuis Benoît Malon) - 3x3,50 m BAU variable	2 voies puis 3 voies (insertion de la collectrice depuis Benoît Malon) - 3x3,50 m BAU variable	70
Bretelle et trémie Léon Bourgeois (Toulon vers Nice)	2 voies de 3,50 m sans BAU avec exploitation dynamique Terre-plein latéral Collectrice à 2 voies	2 voies de 3,50 m sans BAU avec exploitation dynamique Terre-plein latéral Collectrice à 2	70

DESIGNATION DES SECTIONS	NOMBRE DE VOIES		VITESSE DE REFERENCE
	PHASE DEFINITIVE	PREMIERE PHASE	
IV. –Autoroute A51		voies	
Rocade Nord d'Aix-en-Provence – Echangeur de Meyrargues	2x2 voies sur 27,00 m (28 m sur VSVL)	2 voies	100
Echangeur de Meyrargues – Pont Mirabeau	2x2 voies sur 27,00 m (28 m sur VSVL)	2x2 voies sur 27,00 m (28 m sur VSVL)	120 (Sauf dérogation dans le tunnel du Pont Mirabeau)
Pont Mirabeau – Manosque	2x2 voies sur 27,00 m TPC 5 m BAU 3 m Berme 1 m 2x2 voies sur 24 m à 26 m TPC variable de 3 à 5 m sauf chaussées décalées BAU 2,5 m Berme 0,75 à 1 m (sauf dérogations pour O.A.N.C.)	2x2 voies sur 27,00 m TPC 5 m BAU 3 m Berme 1 m 2x2 voies sur 24 m à 26 m TPC variable de 3 à 5 m sauf chaussées décalées BAU 2,5 m Berme 0,75 à 1 m (sauf dérogations pour O.A.N.C)	120
Manosque – Peyruis	2x2 voies sur 24 m à 26 m TPC variable de 3 à 5 m sauf chaussées décalées BAU 2,5 m Berme 0,75 à 1 m (sauf dérogations pour O.A.N.C.)	2x2 voies sur 24 m à 26 m TPC variable de 3 à 5 m sauf chaussées décalées BAU 2,5 m Berme 0,75 à 1 m (sauf dérogations pour O.A.N.C)	100
Peyruis – Sisteron-Nord	2x2 voies sur 24 m à 26 m TPC variable de 3 à 5 m sauf chaussées décalées BAU 2,5 m Berme 0,75 à 1 m (sauf dérogations pour O.A.N.C. et tunnel de La Baume)	2x2 voies sur 24 m à 26 m TPC variable de 3 à 5 m sauf chaussées décalées BAU 2,5 m Berme 0,75 à 1 m (sauf dérogations pour O.A.N.C. et tunnel de La Baume)	100
Sisteron-Nord – La Saulce	2x3 voies sur 33,00 m (l'élargissement à 2x3 voies ne sera réalisé que si le trafic dépasse 35 000 véhicules par jour en moyenne annuelle avant la fin de la	2x2 voies sur 23,50 m à 25,50 m TPC variable de 3 à 5 m selon les zones BAU 3 m Berme 0,75 m (la largeur de la berme sera portée à	100

DESIGNATION DES SECTIONS	NOMBRE DE VOIES		VITESSE DE REFERENCE
	PHASE DEFINITIVE	PREMIERE PHASE	
V. – Autoroute A57	concession)	1 m en fonction des dispositifs de protections latérales)	
Benoît Malon - La Palasse	2x3 voies sur 13,60 m	2x3 voies sur 13,60 m	90
La Palasse – Tombadou	2x3 voies sur 13,50 m	2x3 voies sur 10,00 m	90
Tombadou - Les Fourches	2x3 voies sur 17,00 m	2x2 voies sur 10,00 m	90
Les Fourches - La Bigue	Au nord : 3 voies sur 13,50 m Au sud : 2 voies + collectrice à 2 voies sur 21,90 m	Au nord : 2 voies sur 9,50 m Au sud : 2 voies + 1 voie entrecroisement sur 12,10 m	90
La Bigue - Aire de service de la Bigue	2x3 voies sur 13,40 m	2x2 voies sur 10,20 m	90
Aire de service de La Bigue – Pierreronde	2x3 voies sur 12,40 m à 13,70 m	Au nord : 2 voies sur 10,20 m Au sud : 3 voies sur 14,00 m	90
Pierreronde – Cuers-Sud	2x2 voies (profil variable) 2x2 voies sur 25,50 m TPC 5 m BAU 2,5 m Berme 0,75 m	2x2 voies (profil variable) 2x2 voies sur 25,50 m TPC 5 m BAU 2,5 m Berme 0,75 m	80
Cuers-Sud – Cuers-Nord	2x2 voies sur 23,50 m TPC 3 m sauf chaussées décalées BAU 2,5 m Berme 0,75 m	2x2 voies sur 23,50 m TPC 3 m sauf chaussées décalées BAU 2,5 m Berme 0,75 m	100
Cuers-Nord – Le-Cannet-des-Maures			100
VI. – A500 Bretelle de Monaco	2x4 m entre A8 et	2x4 m entre A8 et	

DESIGNATION DES SECTIONS	NOMBRE DE VOIES		VITESSE DE REFERENCE
	PHASE DEFINITIVE	PREMIERE PHASE	
	<p>gare péage 3 x 3,50 m entre gare de péage et tête Nord tunnel, et entre tête Sud tunnel et raccordement à la RD 6007 ; en tunnel : voie montante 3 + 3,50 m voie descendante : 3,50 + BAU 2 m ; séparation centrale 0,50 m</p>	<p>gare péage 3 x 3,50 m entre gare de péage et tête Nord tunnel, et entre tête Sud tunnel et raccordement à la RD 6007 ; en tunnel : voie montante 3 + 3,50 m voie descendante : 3,50 + BAU 2 m ; séparation centrale 0,50 m</p>	60

La section Aix-en-Provence Nord - Cadarache de l'autoroute A 51 nécessite l'introduction d'une voie supplémentaire pour véhicules lents sur 2 960 m (largeur du profil en travers : 28 m).

Sur l'ouvrage d'art non courant ($L > 100$ mètres) de Cadarache, la B. A. U. est réduite à 2 mètres.

Les profils dans le tunnel de la tranchée du Pont Mirabeau auront les caractéristiques indiquées à l'annexe A.4 au présent cahier des charges.

Pour l'autoroute A 51, les chaussées pourront être décalées sur les communes de Manosque, Volx, Villeneuve, La Brillanne, Lurs, Château-Arnoux, Aubignosc et à Sisteron pour l'entrée du tunnel de La Baume...

Les sections construites par l'Etat seront remises à la société concessionnaire dans leur situation minimale définie ci-dessus y compris l'ensemble des terrains nécessaires à l'entretien et l'exploitation de l'autoroute.

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

Dans ces sections, les plates-formes de péage, leurs équipements et le cas échéant les aires annexes et la signalisation seront notamment à la charge de la société concessionnaire. Il en sera de même pour le réseau d'appel d'urgence et le réseau de communication interne qui devront être en fonctionnement dès la mise en service.

3.2. Les autoroutes et leurs bretelles d'accès devront permettre le passage des convois militaires M. 120.

3.3. La section Aix - Manosque de l'autoroute A 51 comportera les échangeurs suivants réalisés dans les conditions ci-après :

PHASE DEFINITIVE	PREMIERE PHASE
Rocade Nord	Rocade Nord
Aix - Les Platanes	Aix - Les Platanes
Venelles	Venelles
Meyrargues (ex-Barry)	Meyrargues (ex-Barry)
Pertuis	Pertuis
Peyrolles	
Cadarache	Cadarache
Manosque	Manosque (la phase de sortie provisoire utilisera le demi échangeur trompette vers Aix).

Au Nord de Cadarache (Beaumont-de-Pertuis), un raccordement provisoire à la R.N. 96 sera réalisé.

Un raccordement provisoire pourra également être réalisé à Pont Mirabeau, d'un commun accord entre les parties.

La section Manosque-Sisteron de l'autoroute A 51 comporte les échangeurs suivants, réalisés dans les conditions ci-après :

PHASE DEFINITIVE	PREMIERE PHASE
Echangeur de la Brillanne.	Echangeur de la Brillanne.
Echangeur du Peyruis.	Echangeur du Peyruis.
Echangeur d'Aubignosc.	Demi-échangeur d'Aubignosc.
Echangeur de Sisteron-Sud.	Demi-échangeur de Sisteron-Sud.

La section Sisteron-La Saulce de l'autoroute A 51 comporte les échangeurs suivants :

PHASE DEFINITIVE	PREMIERE PHASE
Echangeur de Sisteron-Nord.	Echangeur de Sisteron-Nord.
Echangeur de La Saulce	Raccordement provisoire d'extrémité.

Tout autre point d'échange est exclu.

La section Cuers-Le Cannet-des-Maures de l'autoroute A 57 comporte les échangeurs suivants réalisés dans les conditions ci-après :

PHASE DEFINITIVE	PREMIERE PHASE
Echangeur de Cuers-Nord (Les Défends).	Echangeur de Cuers-Nord (Les Défends).
1/2 échangeur de Carnoules.	-
1/2 échangeur du Luc.	-
Echangeur du Cannet-des-Maures.	Echangeur du Cannet-des-Maures.

Le demi-échangeur de Carnoules, la bretelle de raccordement à la R.N. 97 et le demi-échangeur du Luc (transformable le cas échéant en échangeur complet) seront entrepris sur ordre du ministre chargé de la voirie nationale lorsque le trafic sur la section Cuers-Le Cannet-des-Maures de l'autoroute A 57 dépassera 15 000 v/j en M.J.A.

La bretelle de Monaco réalisée dès l'origine en phase définitive comporte les échangeurs suivants :

PHASE DEFINITIVE	PREMIERE PHASE
Raccordement d'extrémité sur A8 orienté vers Nice	Raccordement d'extrémité sur A8 orienté vers Nice
Demi-échangeur de Laghet orienté vers Monaco.	
Raccordement d'extrémité sur la RD 6007.	Raccordement d'extrémité sur la RD 6007.

Sont rattachés à la bretelle de Monaco, le rétablissement de la R.N. 7 jusqu'aux lieudits Pissarelles vers Monaco et Les Costes vers Eze.

3.4. Les échangeurs à construire sur les sections définies au 3.1 figurent sur les plans qui constituent les annexes B et A.5 du cahier des charges. Toutefois, la construction de certains échangeurs pourra n'être entreprise qu'après mise en service de l'autoroute à des dates qui seront fixées, en fonction du développement des besoins de la circulation, en accord entre le ministre chargé de la voirie nationale et la société concessionnaire.

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

4.1. a) Pour les sections déjà concédées (autoroutes A 8, A 52, A50 hors la section comprise entre Toulon Ouest et Benoît Malon), les annexes A (plan de situation), B (tracé de l'autoroute), C (profils en travers types), D (instructions applicables au projet et dérogations) au cahier des charges définissent les dispositions d'ensemble de l'ouvrage et fixent les caractéristiques principales de l'avant-projet sommaire. Elles constituent le cadre dans lequel ont été établis les avant-projets et les projets d'exécution.

Pour l'avenir, l'annexe D mentionnant la liste des instructions applicables au projet est complétée par la circulaire du 2 mars 1983 relative à la protection contre le bruit aux abords des infrastructures routières du réseau national.

- b) Pour la section de l'autoroute A 51 entre Aix-en-Provence et Cadarache, les annexes A 1 à A 9 énumérées à l'article 47 définissent les dispositions d'ensemble de ces sections et fixent les caractéristiques principales des avant-projets et des projets d'exécution établis par la société concessionnaire. Elles définissent aussi les règles applicables aux autres caractéristiques techniques de ces ouvrages.
- c) Pour la section de l'autoroute A 51 entre Cadarache et Manosque, les annexes B1 à B7 énumérées à l'article 47 définissent les dispositions d'ensemble de cette sous- section et fixent les caractéristiques principales des avant-projets et des projets d'exécution établis par la société concessionnaire. Elles définissent aussi les règles applicables aux autres caractéristiques techniques de ces ouvrages.
- d) Pour la section de l'autoroute A 51 entre Manosque et Sisteron, les annexes C 1 à C 7 énumérées à l'article 47 définissent les dispositions d'ensemble de cette sous- section et fixent les caractéristiques principales des avant-projets et des projets d'exécution établis par la société concessionnaire. Elles définissent aussi les règles applicables aux autres caractéristiques techniques de ces ouvrages.
- e) Pour la section de l'autoroute A 57 entre Cuers et Le Cannet-des-Maures, les annexes D 1 à D 7 énumérées à l'articles 47 définissent les dispositions d'ensemble de cette sous-section et fixent les caractéristiques principales des avant-projets et des projets d'exécution établis par la société concessionnaire. Elles définissent aussi les règles applicables aux autres caractéristiques techniques de ces ouvrages.
- f) Pour la bretelle de Monaco, entre l'autoroute A 8 et la R.N. 7, les annexes E 1 à E 7 énumérées à l'article 47 définissent les dispositions d'ensemble de cette sous- section et fixent les caractéristiques principales des avant-projets et des projets d'exécution établis par la société concessionnaire. Elles définissent aussi les règles applicables aux autres caractéristiques techniques de ces ouvrages.

g) Pour la section de l'autoroute A 51 entre Sisteron et La Saulce, les annexes F 1 à F 7 énumérées à l'article 47 définissent les dispositions d'ensemble de cette sous section. Elles fixent les caractéristiques principales des avant-projets et des projets d'exécution établis par la société concessionnaire. Elles définissent aussi les règles applicables aux autres caractéristiques techniques de ces ouvrages.

h) Pour la section Benoît Malon – Pierreronde de l'autoroute A 57, les annexes I 1 à I 10 énumérées à l'article 47 définissent les dispositions d'ensemble pour l'aménagement en phase définitive de cette sous-section et fixent les caractéristiques principales des avant-projets et des projets d'exécution établis par la société concessionnaire. Elles définissent aussi les règles applicables aux autres caractéristiques techniques de ces ouvrages.

i) Pour la section Toulon Ouest – Benoît Malon de l'autoroute A50, comprenant les deux tubes du tunnel de Toulon, les annexes seront produites par la société dans un délai de deux ans après la remise de l'infrastructure.

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

Elle devra prévoir ses dispositifs de péage, de manière à être en mesure de satisfaire aux prescriptions de l'article 25-1 du présent cahier des charges.

Les ouvrages et l'emprise de la déviation du chemin départemental 26 à la traversée de l'autoroute A.50 seront tels que cette route puisse ultérieurement et sans que le concessionnaire participe alors aux travaux, être portée à quatre voies.

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

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

Toutefois, les avant-projets de signalisation et d'ouvrages d'art non courants sont soumis à l'approbation du ministre chargé de la voirie nationale. Cette approbation est préalable à l'engagement des travaux correspondants.

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

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

- 4.4. S'il lui est fait la demande, la société concessionnaire sera tenue de présenter au service du contrôle le projet d'exécution de chacune des sections de l'autoroute ainsi que tous les ouvrages dont la construction lui incombe y compris ceux des installations annexes. La composition des dossiers des projets d'exécution sera définie par le ministre. Dans tous les cas, elle est tenue de présenter au service du contrôle, lorsque ce dernier lui en fait la demande, les justifications des dispositions adoptées pour l'exécution des ouvrages.
- 4.5. La société concessionnaire pourra soumettre au ministre des demandes de modifications ou de dérogations aux documents visés aux paragraphes précédents. Ces demandes devront comporter des justifications techniques et financières des modifications ou des dérogations sollicitées. Ces demandes devront en outre faire mention des mesures d'exploitation particulières qui pourraient s'avérer nécessaires du fait des dérogations demandées.
- 4.6. La société concessionnaire sera tenue de procéder à l'étude de toutes variantes qui seraient prescrites par l'Etat. Les modalités de réalisation et de financement de ces variantes seront établies d'un commun accord entre les deux parties.
- 4.7. 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 la mauvaise exécution des travaux, l'imperfection des dispositions prévues ou le fonctionnement des ouvrages.
- 4.8. La société concessionnaire devra, lors de l'établissement de ces projets et à l'occasion de leur mise en œuvre, consulter suffisamment à l'avance le ministre chargé des affaires culturelles et le ministre chargé de la protection de la nature et de l'environnement.

TITRE II - CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE

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

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

Par ces procès-verbaux, la société concessionnaire reconnaîtra avoir une complète connaissance des terrains, ouvrages et installations qui lui seront remis et renoncera à l'avenir à toute réclamation envers l'Etat. Elle pourra toutefois exprimer dans les procès-verbaux les réserves qu'elle jugera utiles. Les documents ainsi établis seront joints au présent cahier des charges, au moment de la remise.

Des modalités complémentaires de mise en œuvre du présent article liées au transfert des sections Toulon Ouest – Benoît Malon de l'autoroute A50, y compris les deux tubes du tunnel, et Benoît Malon – Pierreronde de l'autoroute A57 sont définies en annexe PRA 3.

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

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

Les marchés de travaux, de fournitures ou services pour lesquels une procédure de publicité a été engagée à une date antérieure à l'approbation du seizième avenant à la présente convention, ainsi que les avenants auxdits marchés, demeurent soumis aux stipulations du cahier des charges qui les régissaient à cette date pour autant qu'elles ne sont pas contraires aux dispositions législatives et réglementaires applicables.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 7 - Date de mise en service des sections en cours de construction et des sections à construire

7.1. Définition du sectionnement :

Il est défini le sectionnement suivant :

Autoroute A8 :

Section A : Aix Ouest - frontière italienne ;

Section B : Saint Isidore - La Turbie (deuxième chaussée).

Autoroute A52/ A50 :

Section C : Châteauneuf-le-Rouge – Toulon, bretelle d'Auriol (A520) et bretelle des Sollans (A501)

Autoroute A51 :

Sous-section D : Aix Nord - pont Mirabeau (y compris la deuxième chaussée de la déviation de Venelles) ;

Sous-section E : pont Mirabeau - Cadarache-Nord ;

Sous-section F : Cadarache-Nord - Manosque ;

Sous-section G : Manosque-Peyruis ;

Sous-section H : Peyruis-Sisteron ;

Sous-section K : Sisteron-La Saulce.

Autoroute A57 :

Section I : Pierre-Ronde-Cuers-Le Cannet-des-Maures.

Bretelle de Monaco :

Section J : bretelle de Monaco.

7.2. Dates de mise en service :

7.2.1. Les sections A et C sont ouvertes à la date d'approbation de la présente convention. La date de mise en service ne sera pas postérieure au 31 décembre 1985 pour les sous-sections B et D, et au 31 décembre 1986 pour les sous-sections E et F.

La sous-section G sera mise en service avant la fin de 1989.

La sous-section H sera mise en service avant la fin de 1990.

La section I sera mise en service au plus tard quatre ans après la date de la déclaration d'utilité publique.

La section J sera mise en service au plus tard cinq ans après la date de la déclaration d'utilité publique.

La section K sera mise en service au plus tard le 20 juin 1998.

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

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

L'Etat s'engage à notifier à la société concessionnaire les déclarations d'utilité publique afférentes aux différentes sections au plus tard quatre ans avant la date prévue pour leur mise en service.

Au cas où une déclaration d'utilité publique serait prononcée avec retard, la date limite de mise en service de la section correspondante serait décalée d'un délai qui sera estimé en accord avec la société concessionnaire, compte tenu de l'incidence réelle de ce retard sur l'avancement des travaux.

7.4. Programme des opérations :

Dans les trois mois suivant l'approbation de la concession, les parties établiront d'un commun accord un calendrier prévisionnel indiquant, pour chacune des sections non conditionnelles définies à l'article 7.1 ci-dessus, les dates de présentation par la société concessionnaire des avant-projets ou, dans le cas de la procédure de contrôle intégré, des différents sous-dossiers les constituant ainsi que les dossiers de synthèse correspondants, les délais d'approbation par l'Etat, les dates de remise à la société concessionnaire des terrains déjà acquis et des sections réalisées par l'Etat et les dates de début des travaux.

7.5. Réalisation des investissements :

- a) En cas de retard, quelle qu'en soit la cause et indépendamment de l'application du paragraphe 7.2, dans la réalisation des constructions programmées visées au paragraphe 7.1. du présent article et dans la réalisation des élargissements de sections visés à l'article 9 du présent cahier des charges, la société concessionnaire sera redevable à l'Etat d'une compensation au titre de l'avantage financier éventuel découlant de ces retards.

Le retard dans la réalisation de ces opérations de construction et d'élargissement est calculé section par section, tous les cinq ans à compter du 31 décembre 2006 inclus, en fonction des investissements effectivement réalisés et des dernières prévisions d'investissements jusqu'à la date de mise en service de chacune des opérations. Le

retard est apprécié au regard des dates prévues au paragraphe 7.1. du présent cahier des charges pour les constructions programmées au paragraphe 7.1 et des dates définies à l'article 9 du présent cahier des charges pour les élargissements.

b) Pour chaque section dont la mise en service est retardée ou susceptible d'être retardée, l'avantage financier pour la société est égal à 84% du différentiel d'investissements capitalisé au taux k1 jusqu'à l'échéance quinquennale du calcul de la compensation. Pour les opérations intégrées dans le présent cahier des charges à la date du 11^{ème} avenant le taux k1 est égal à 6,5%. Pour les opérations intégrées ultérieurement, le taux k1 est égal au coût de financement de l'Etat sur la durée la plus proche de celle de la concession restant à courir à la date d'intégration de l'opération majoré d'une prime de risque de 2,5%.

Le montant du différentiel d'investissements est déterminé par différence entre la valeur actuelle nette de l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe H au présent cahier des charges et la valeur actuelle nette de l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées et le rythme prévisible des dépenses à réaliser jusqu'à la date de mise en service, dit échéancier recalé. Le calcul se fait en euros courants, à valeur globale d'investissements inchangée en euros constants. A ce titre, un coefficient multiplicateur est appliqué de façon uniforme aux montants annuels d'investissements de l'échéancier recalé. Ce coefficient multiplicateur est égal au rapport entre, d'une part, le montant total de référence des travaux en euros constants, tels que prévus dans le présent contrat et, d'autre part, le montant total des travaux également en euros constants, qui aura été rééstimé lors du compte rendu d'exécution de la concession prévu à l'article 35.3 du présent cahier des charges. La valeur actuelle nette est calculée en prenant le taux k1 tel que défini dans le présent article.

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

c) La compensation globale est assurée comme suit :

La société concessionnaire réalise en priorité des investissements supplémentaires non prévus au cahier des charges sur le réseau concédé pour un montant, actualisé au taux de k2, égal à la somme des avantages financiers, calculés conformément au b) ci-dessus, pour l'ensemble des opérations faisant l'objet d'un retard. La nature et la programmation de ces investissements sont définies d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire. Le taux k2 est égal au coût de financement de l'Etat sur la durée la plus proche de celle de la concession restant à courir à l'échéance quinquennale du calcul de la compensation majoré d'une prime de risque de 2,5%.

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

Le montant de la compensation est calculé dans les deux mois qui précèdent la fin de chaque échéance quinquennale à compter du 31 décembre 2006 inclus. Il est

exprimé en valeur décembre de l'année de l'échéance quinquennale en cours. La compensation interviendra au plus tard avant le 31 décembre de l'échéance suivante.

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

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

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

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

L'écart entre ces deux échéanciers est constaté au 31 décembre de l'année de la dernière mise en service, et au plus tard au 31 décembre 2027.

b) La compensation au titre de l'avantage financier mentionné au a) est égale au différentiel d'investissements capitalisé au taux k5 de 8,1%.

Le montant du différentiel d'investissements est déterminé pour l'ensemble du programme par différence entre la valeur actuelle nette de l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe H *bis* au présent cahier des charges et la valeur actuelle nette de l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées, dit échéancier recalé. Le calcul se fait en euros courants, à valeur globale d'investissements inchangée en euros constants. A ce titre, un coefficient multiplicateur est appliqué de façon uniforme aux montants annuels d'investissements de l'échéancier recalé. Ce coefficient multiplicateur est égal au rapport entre, d'une part, le montant total de référence des investissements en euros constants, tels que prévus dans l'annexe H *bis* et, d'autre part, le montant total des dépenses effectivement réalisées également en euros constants. La valeur actuelle nette est calculée en prenant le taux k5 tel que défini dans le présent paragraphe.

c) La compensation globale est assurée comme suit :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- b) La compensation au titre de l'avantage financier mentionné au a) est égale au différentiel d'investissements capitalisé au taux k6 de 6,5%.

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

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

Le montant du différentiel d'investissements est déterminé pour l'ensemble des opérations, à l'exclusion des opérations abandonnées dans les conditions prévues au e), par différence entre la valeur actuelle nette de l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe H *quinquière* au présent cahier des charges et décalé de la durée comprise entre la date d'entrée en vigueur du 16^{ème} avenant et la date du 1^{er} avril 2017, et la valeur actuelle nette de l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées, le cas échéant minorées de l'apport de cofinancement des tiers et notamment des collectivités territoriales, dit échéancier recalé.

Pour les opérations mentionnées au point 1 de l'annexe PIA 1, l'avantage financier est en outre minoré des effets liés au retard de l'entrée en vigueur de la DUP par rapport à la date prévisionnelle indiquée dans ladite annexe, décalée, le cas échéant, de la durée comprise entre la date d'entrée en vigueur du 16^{ème} avenant et la date du 1^{er} avril 2017. Ne sont pris en compte dans ce cadre que les retards générés par une cause imputable à l'Etat et extérieure à la société concessionnaire et totalement hors de son contrôle, cette minoration ne pouvant conduire à un avantage financier négatif sur cette même partie du retard.

Le calcul se fait en euros courants, à valeur globale d'investissements inchangée en euros constants. A ce titre, un coefficient multiplicateur est appliqué de façon uniforme aux montants annuels d'investissements de l'échéancier recalé. Ce coefficient multiplicateur est égal au rapport entre, d'une part, le montant total de référence des investissements en euros constants, tels que prévus dans l'annexe H *quinquière* et, d'autre part, le montant total des dépenses effectivement réalisées également en euros constants. La valeur actuelle nette est calculée en prenant le taux k6 tel que défini dans le présent paragraphe.

c) La compensation globale est assurée comme suit :

La société concessionnaire réalise en priorité des investissements supplémentaires non prévus au cahier des charges sur le réseau concédé pour un montant, actualisé au taux de k6, égal au montant de l'avantage financier calculé conformément au b) ci-dessus. La nature et la programmation de ces investissements sont définies d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire.

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

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

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

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

- l'engagement financier d'une collectivité territoriale ne peut être obtenu par le concessionnaire dans les 12 mois suivants la date d'entrée en vigueur du 16^{ème} avenant au contrat de concession ;
- les travaux ne sont pas engagés dans les cinq ans suivants la date d'entrée en vigueur du 16^{ème} avenant au contrat de concession, notamment en raison d'une décision de l'Etat ;
- pour les opérations mentionnées au point 1 de l'annexe PIA 1, la DUP ne peut être obtenue dans un délai de 24 mois par rapport à la date indiquée dans ladite annexe, décalée de la durée comprise entre la date d'entrée en vigueur du 16^{ème} avenant et la date du 1er avril 2017 ;
- le concédant et la société concessionnaire en conviennent d'un commun accord.

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

Cette compensation est égale à la part du coût de l'investissement concerné compensée par voie tarifaire, indiquée à l'annexe PIA 1, capitalisée au taux k6, minorée de l'ensemble des coûts et frais déjà engagés par le concessionnaire et dûment justifiés par lui sur l'opération abandonnée.

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

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

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

Avant toute mise en service totale ou partielle d'un échangeur, d'une aire annexe ou d'une section d'autoroute, l'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.

Le concessionnaire transmet à l'Etat, quinze jours au moins avant la date prévisionnelle de mise en service, un rapport concernant la conformité des ouvrages au cahier des charges et notamment au référentiel technique en vigueur au moment de la décision ministérielle d'approbation. L'Etat peut, par décision motivée au regard du rapport, décaler la date prévisionnelle d'inspection de sécurité.

Au vu des procès-verbaux de ces inspections, le ministre chargé de la voirie nationale délivre une autorisation de mise en service.

Dans l'année qui suit cette mise en service, un dossier de récolelement de l'ouvrage autoroutier est établi par la société concessionnaire, qui conserve l'exemplaire du concédant. Celui-ci lui sera accessible en toute circonstance et pourra lui être remis en support papier sur simple demande.

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.

Article 9 - Modification 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 ou de mettre en service les modifications et ouvrages supplémentaires qui pourraient être prescrits par le ministre chargé de la voirie nationale. Les modalités de réalisation et de financement en seront fixées d'un commun accord. A défaut d'un tel accord, l'affaire serait portée devant le tribunal administratif compétent.

Les dispositions des articles 23.1.a 1°/ et 34 du présent cahier des charges ne sauraient être interprétées comme s'opposant à l'application de la présente clause.

- 9.3. L'Etat et la société concessionnaire examineront d'un commun accord, en fonction du volume de la circulation, de sa répartition dans le temps et des conditions de son écoulement, les dates auxquelles il conviendra d'accroître le nombre des voies de circulation. Sauf accord du ministre chargé de la voirie nationale les travaux seront effectués aux frais de la société concessionnaire.

L'Etat pourra imposer à la société concessionnaire, sans que cela puisse donner lieu à indemnité au titre du paragraphe 9.2 de passer dans un délai de deux ans des dispositions minimales de la première phase aux dispositions définitives concernant la plate-forme et le nombre de voies lorsque le trafic journalier moyen sur les sections en phase minimale aura atteint, pendant une période continue de douze mois :

- 28 000 véhicules par jour sur Puget-sur-Argens - Brignoles et Châteauneuf-le-Rouge - Aix ;
- 35 000 véhicules par jour sur les autres sections.

Ces élargissements ne se feront pas obligatoirement de façon simultanée sur toute la longueur de la section mais pourront se réaliser par tranches limitées aux deux échangeurs entre lesquels le trafic ci-dessus sera atteint.

La seconde phase de la déviation de Venelles (A 51) sera réalisée par la société concessionnaire en même temps que la section Aix-en-Provence Nord - Pont Mirabeau.

9.4. Les dates de mises en service des opérations ne sont pas postérieures aux dates suivantes :

- élargissement de l'autoroute A52 entre Pas-de-Trets et Pont de l'Etoile : décembre 2014.
- élargissement de l'autoroute A57 entre Benoît Malon et Pierreronde (A57/A570) : 84 mois après la déclaration d'utilité publique.

9.5. La société concessionnaire réalise le programme défini à l'annexe PR1 dans un délai de 36 mois suivant l'entrée en vigueur du douzième avenant.

Le programme technique et financier de l'ensemble des opérations détaillé selon le modèle prévu à l'annexe PR2 présenté par la société concessionnaire, est approuvé par décision du ministre chargé de la voirie nationale dans un délai d'un mois à compter de la plus tardive des deux dates entre l'entrée en vigueur de l'avenant et la date de réception du programme technique et financier par le ministre chargé de la voirie nationale.

9.6. Les dates de mise en service des opérations suivantes inscrites au contrat de plan 2012-2016 ne sont pas postérieures aux dates suivantes :

- a) création de 4 écoponts sur les autoroutes A8 et A57 : 31 décembre 2016 ;
- b) installation de pare-blocs sur l'autoroute A8 : 31 décembre 2016.

En cas de retard, quelle qu'en soit la cause, dans la réalisation des constructions ci-dessus mentionnées, la société concessionnaire sera redevable à l'Etat d'une compensation au titre de l'avantage financier éventuel découlant de ces retards.

Le retard dans la réalisation de ces opérations est calculé, tous les cinq ans à compter du 31 décembre 2011 inclus, en fonction des investissements effectivement réalisés et des dernières prévisions d'investissements jusqu'à la date de mise en service de chacune des opérations. Le retard est apprécié au regard des dates mentionnées ci-dessus.

Les modalités de calcul de l'éventuel avantage financier sont identiques à celles définies aux b) et c) du paragraphe 7.5 de l'article 7 du présent cahier des charges.

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

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

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

9 bis.1. La société concessionnaire peut, au plus tard jusqu'au 28^{ème} mois suivant l'entrée en vigueur du douzième avenant, soumettre au ministre chargé de la voirie nationale des demandes de modifications du programme technique et financier prévu à l'article 9.5 sans que celles-ci ne modifient le montant global des travaux définis à l'annexe PR1. Ces demandes doivent comporter des justifications techniques, économiques et financières des modifications sollicitées. Un programme technique et financier modifiant est établi et approuvé dans les mêmes formes que le programme initial.

9 bis.2. Tous les trois mois à compter de l'entrée en vigueur du douzième avenant, la société concessionnaire adresse au ministre chargé de la voirie nationale un rapport détaillé

d'exécution des travaux prévus à l'annexe PR1 comprenant un état d'avancement physique et un échéancier prévisionnel, ainsi que la quote-part valorisée correspondante des opérations telles que définies par décision ministérielle prévue à l'article 9.5 et 9 bis.1. Le rapport devra faire état des risques identifiés de retard dans la réalisation des opérations programmées. Sur la base de ce rapport trimestriel, l'autorité chargée du contrôle organise une réunion de coordination avec la société concessionnaire en vue de s'assurer du bon déroulement des procédures, études et travaux, et de statuer sur les suites à donner aux retards éventuels.

9 bis.3. Trois mois avant l'expiration du délai prévu au premier alinéa de l'article 9.5, la société concessionnaire transmet au ministre chargé de la voirie nationale la liste des opérations approuvées par les décisions ministérielles prévues à l'article 9.5 et 9 bis.1 et qui n'ont pas pu être engagées.

9 bis.4. Dans un délai de deux mois suivant l'expiration du délai prévu au premier alinéa de l'article 9.5, la société concessionnaire transmet au ministre chargé de la voirie nationale le calendrier effectif et la quote-part valorisée des opérations réalisées totalement ou partiellement à l'expiration du délai prévu au premier alinéa de l'article 9.5. La quote-part valorisée est définie en fonction des clés techniques et financières figurant au programme technique et financier approuvé par décision ministérielle prévue à l'article 9.5 et 9 bis.1, à valeur d'investissement constante en euros constants pour chaque opération.

Pour chaque opération approuvée par décision ministérielle prévue à l'article 9.5 et 9 bis.1, non réalisée ou réalisée partiellement quelle que soit la cause de cette non-réalisation, la société concessionnaire sera redevable vis-à-vis de l'Etat d'une compensation, d'un montant égal en euros constants à la quote-part valorisée des investissements non réalisés. La quote-part valorisée est définie en fonction des clés techniques et financières figurant au programme technique et financier approuvé par décision ministérielle prévue à l'article 9.5 et 9 bis.1, à valeur d'investissement constante en euros constants pour chaque opération. Cette compensation interviendra sous la forme d'investissements complémentaires au bénéfice des usagers. La nature et la programmation de ces investissements seront définies d'un commun accord entre l'Etat et la société concessionnaire, en privilégiant pour les opérations engagées mais non totalement réalisées l'achèvement de ces opérations. La mise en œuvre de cette compensation met fin à l'obligation de réaliser l'opération concernée.

Dans la seule hypothèse où la cause de cette non-réalisation totale ou partielle est imputable à la société concessionnaire, cette dernière est redevable envers l'Etat d'une pénalité égale à 5 % de la valeur initiale de l'opération, à l'exclusion de toutes autres pénalités ou mesures coercitives. Le concédant peut exiger le versement de cette pénalité dans un délai de 30 jours après mise en demeure restée infructueuse et après avoir mis la société en mesure de présenter ses observations.

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

9 ter.1. Tous les six mois à compter de l'entrée en vigueur du quinzième avenant, la société concessionnaire adresse au ministre chargé de la voirie nationale un rapport détaillé d'exécution des opérations prévues à l'annexe PRA 1, comprenant notamment un état d'avancement physique et un échéancier prévisionnel, selon la trame prévue à l'annexe PRA 2. Le rapport devra faire état des risques identifiés de retard dans la réalisation des

opérations programmées. Sur la base de ce rapport semestriel, l'autorité chargée du contrôle organise une réunion de coordination avec la société concessionnaire en vue de s'assurer du bon déroulement des procédures, études et travaux, et de statuer sur les suites à donner aux retards éventuels. Des réunions supplémentaires peuvent être prévues à la demande de l'Autorité chargée du contrôle.

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

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

Article 10 - Délimitation des entreprises

Dans les deux ans qui suivent la mise en service des divers ouvrages de la concession, il est procédé, aux frais de la société concessionnaire et, au besoin, d'office par l'Etat, à la délimitation des terrains faisant partie des dépendances immobilières de la concession qui constituent l'emprise de l'autoroute, à l'exception des emplacements des installations provisoires de chantier, 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 pourra ensuite aliéner les terrains situés en dehors des limites d'emprise, sous réserve des droits des propriétaires expropriés.

Pour les sections Toulon Ouest – Benoît Malon de l'autoroute A50, y compris les deux tubes du tunnel, et Benoît Malon – Pierreronde de l'autoroute A57, le délai de deux ans mentionné ci-dessus est porté à trois ans, étant entendu que le délai est apprécié à compter de la date du transfert de l'infrastructure pour la section Toulon Ouest – Benoît Malon de l'autoroute A50 et à compter de la date de mise en service de l'aménagement en phase définitive pour la section Benoît Malon – Pierreronde.

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

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

La société concessionnaire sera 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.

Le concessionnaire est tenu de respecter les engagements pris dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique, notamment au cours de l'instruction mixte, et de satisfaire aux conditions de réalisation dont est assortie cette déclaration et qui lui sont notifiées à l'issue de ladite procédure.

Article 12 - Frais à la charge de la société concessionnaire

12.1. Tous les frais nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation des autoroutes, y compris les frais correspondant à l'éclairage des barrières de péage, et des accès, ainsi qu'à la mise en place de dispositifs anti-bruit là où elle s'avère nécessaire pour les sections à ouvrir ou à aménager sont à la charge de la société concessionnaire, sauf dispositions contraires résultant de l'application éventuelle des articles 4.6 et 9.2.

Sont également à la charge de la société concessionnaire, sauf recours contre qui de droit, toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers, à ces mêmes titres.

Sont en particulier à la charge de la société concessionnaire les dépenses d'acquisitions des terrains ; ces acquisitions devront être faites dès l'origine pour la phase définitive précisée à l'article 3.1.

12.2. Lors du raccord à un autre réseau concédé, le coût des échangeurs sera pris en charge par moitié par chaque société concessionnaire.

12.3. La participation de la société au financement des travaux destinés à faciliter l'écoulement du trafic en provenance du tunnel de Monaco prend la forme d'une contribution de 36,921 MF, valeur octobre 1989, au financement des travaux d'élargissement de la R.N. 7, dite « route de moyenne corniche », à l'Ouest du débouché du tunnel.

Cette contribution est indexée sur l'indice général des travaux publics TP.01.

12.4. La participation de la société au financement des travaux destinés à faciliter l'écoulement du trafic au carrefour des POMPIERS, à Aix-en-Provence, et ainsi faciliter l'accès et le débouché de la partie concédée de l'autoroute A 51, prend la forme d'une contribution forfaitaire de 13,750 MF (valeur 1993).

Cette contribution est indexée sur l'indice général des travaux publics T.P. 01.

12.5. Dans le cadre de la politique gouvernementale du « 1% Paysage et Développement », pour les sections à construire ou en cours de construction, la société concessionnaire contribue, sous réserve d'une participation des collectivités publiques intéressées à hauteur du même montant, aux dépenses nécessaires à la bonne insertion de l'autoroute dans le paysage environnant et participant au développement cohérent et durable des territoires traversés, dans l'intérêt tant des habitants du voisinage que des usagers de l'autoroute, y compris les dépenses d'entretien des aménagements paysagers ainsi réalisés. Ces dépenses peuvent concerner des interventions en dehors de l'emprise concédée.

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

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

12.6. Les frais au titre des acquisitions foncières et des travaux de protection de l'environnement, en ce qui concerne les sections Toulon Ouest – Benoît Malon de l'autoroute A50, y compris les deux tubes du tunnel, et Benoît Malon – Pierreronde de l'autoroute A57, font l'objet de dispositions spécifiques précisées en annexe PRA 3.

TITRE III - EXPLOITATION DE L'AUTOROUTE

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

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

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

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

La société concessionnaire exploite l'autoroute conformément à la réglementation et aux instructions ministérielles en vigueur en matière d'exploitation de la route.

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

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

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

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

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

La société concessionnaire est tenue d'assurer ou de faire assurer, sous sa responsabilité, sur l'ensemble du domaine concédé, le dépannage des véhicules en panne ou accidentés, dans les conditions prévues par la réglementation et les instructions ministérielles en vigueur.

13.2. Information routière en temps réel des usagers

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

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

13.3. La reprise de l'exploitation, de l'entretien et de la maintenance par la société concessionnaire, en ce qui concerne les sections Toulon Ouest – Benoît Malon de l'autoroute A50, y compris les deux tubes du tunnel, et Benoît Malon – Pierreronde de l'autoroute A57, se fera selon les modalités précisées en annexe PRA 3.

13.4. Indicateurs de performance :

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

- l'état de surface des chaussées ;
- l'état structurel des ouvrages d'art ;
- la fonctionnalité des ouvrages d'art ;
- la sécurité sur ouvrage d'art ;
- la qualité des aires de repos ;
- les délais d'intervention sur événement ;
- les délais entre événement grave et message (radio, panneaux à messages variables) ;
- l'attente au péage ;
- la gestion de la viabilité hivernale (verglas, neige) ;
- les délais de réponse aux sollicitations écrites d'usagers ;
- les délais de dépannage ;
- l'état des structures de chaussées ;
- la propreté des abords ;
- la consommation de produits phytosanitaires.

La définition exacte ainsi que les modalités de mesure et de calcul de chacun de ces indicateurs sont déterminées d'un commun accord par le concédant et le concessionnaire. Elles sont précisées dans chaque contrat de plan et s'appliquent pour la durée de ce

dernier. En l'absence de contrat de plan approuvé, les modalités de mesure et de calcul du dernier contrat de plan continuent à s'appliquer.

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

Sauf mentions spécifiques dans le contrat de plan en cours d'exécution, les calculs et résultats des indicateurs de performance font l'objet d'un rapport annuel de la part du concessionnaire, annexé au compte-rendu d'exécution de la concession prévu à l'article 35.3 du cahier des charges.

Les niveaux de performance déclarés atteints par le concessionnaire font l'objet de contrôles de la part de l'autorité concédante, le cas échéant assistée ou représentée par tout tiers de son choix dûment mandaté à cet effet. Ces contrôles peuvent être réalisés sous la forme de mesures ponctuelles ou d'audits sur les méthodes de mesures ou de calculs mis en œuvre par le concessionnaire. A cette fin, le concessionnaire tient à la disposition de l'autorité concédante les relevés, mesures et calculs ayant permis la construction des indicateurs. Les synthèses proposées par le concessionnaire peuvent faire l'objet de corrections de la part du concédant en fonction des résultats des contrôles contradictoires effectués. En cas de contrôle permettant d'établir que le concessionnaire a commis une erreur substantielle et manifeste dans la mesure ou le calcul d'un ou plusieurs indicateurs ou n'a pas mesuré ou calculé de manière sincère un ou plusieurs indicateurs, ces frais de contrôle et d'assistance raisonnables et justifiés engagés par le concédant sont à la charge du concessionnaire.

Le concédant peut demander au concessionnaire le versement d'une pénalité en cas de non-atteinte, pour des faits imputables au concessionnaire, des objectifs de performance. Les pénalités sont arrêtées et le cas échéant acquittées par année civile sur le fondement des synthèses relatives au niveau de performance atteint par le concessionnaire sur les périodes spécifiées pour chaque objectif de performance de l'année civile considérée. Les modalités d'application et de calcul des pénalités sont définies à l'article 39.8 et peuvent être précisées le cas échéant par le contrat de plan. En l'absence de contrat de plan approuvé, les éventuelles précisions apportées en la matière par le dernier contrat de plan continuent à s'appliquer.

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

14.1. La société concessionnaire se conforme aux règlements de police édictés par les autorités compétentes.

14.2. Elle soumet à l'approbation des autorités compétentes, deux mois avant la date prévue pour leur mise en application, les règlements d'exploitation et les plans d'intervention et de sécurité adaptés. Ces plans contiennent les dispositions essentielles sur l'organisation de la société, ses moyens, ainsi que des consignes générales d'intervention, tant pour les personnels de la société concessionnaire que pour les services et entreprises liés par contrat avec elle. L'approbation des autorités compétentes est considérée comme tacitement obtenue deux mois après leur saisine.

14.3. La société concessionnaire participe, sous la conduite de l'autorité coordinatrice compétente, à l'élaboration, au suivi et à la mise à jour des plans de gestion du trafic qui intéressent tout ou partie de son réseau. En cas de déclenchement d'un ou plusieurs plans de gestion du trafic, elle se conforme sans délai, sous la conduite de l'autorité coordinatrice compétente, aux prescriptions qu'ils contiennent et met en œuvre toutes les mesures requises pour la gestion du trafic. Elle participe, dans les conditions définies dans les plans de gestion du trafic, à l'assistance aux usagers.

14.4. La société concessionnaire participe à l'échange permanent et en temps réel des informations relatives à la circulation routière avec les autres exploitants gestionnaires de réseaux routiers et autoroutiers, les centres régionaux d'information et de coordination routière (CRICR) et les autorités concernées.

14.5. Elle doit se soumettre, sans aucun droit à indemnité, à toutes les mesures prises par les autorités investies du pouvoir de police de la circulation en vue de tirer le meilleur parti pour toutes les catégories d'usagers de l'ensemble du réseau routier dont fait partie l'autoroute concédée.

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

Article 15 - Interruptions et restrictions de la circulation

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

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

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

Article 16 - Obligations relatives à divers services publics

La société concessionnaire 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 et de la distribution de carburants.

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

Article 17 – Publicité

(Sans objet)

Article 18 - Agents de la société concessionnaire

18.1. Des agents que la société concessionnaire emploiera pour la surveillance et la garde des ouvrages concédés et la perception des péages pourront être agréés par le Commissaire de la République et assermentés dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur. Ils porteront des insignes distinctifs de leurs fonctions. Ces insignes seront tels que ces agents ne puissent être confondus avec le personnel des forces de police.

18.2. Conditions d'accueil, au sein de la société concessionnaire, des agents de l'Etat affectés à l'exploitation des ouvrages intégrés à l'assiette de la concession dans le cadre du plan de relance autoroutier

Six mois après la notification prévue à l'alinéa ci-dessous, le concessionnaire intègre le personnel d'exploitation de l'Etat, affecté à l'exploitation des sections Toulon Ouest – Benoît Malon de l'autoroute A50, y compris les deux tubes du tunnel, et Benoît Malon – Pierreronde de l'autoroute A57, qui en a fait la demande.

Le nombre et la fonction de ces agents seront notifiés par le concédant au concessionnaire au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du quinzième avenant au contrat de concession. L'annexe PRA 4 au cahier des charges fixe les modalités de leur intégration, de leur rémunération et de leur suivi.

La société concessionnaire communique chaque année, au plus tard le 1^{er} juillet, au ministre chargé de la voirie nationale, un bilan social concernant les agents de l'Etat accueillis au sein de la société concessionnaire.

Article 19 - Ecoute des usagers et réclamations

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

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

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

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

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

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

L'Etat prend toutes les mesures de nature à préserver la confidentialité de ces informations.

TITRE IV - REGIME FINANCIER DE LA CONCESSION

Article 21 - Dispositions générales de financement

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

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

22.1. L'Etat s'engage à apporter sa garantie aux emprunts à long terme contractés ou émis par la société concessionnaire pour financer les ouvrages concédés, dans les limites suivantes :

- a) pour les sections visées en 23.1 a)1°/ ci-dessous, à concurrence des dépenses non couvertes par la participation de l'Etat ;
- b) pour la section Aix Est - Puget-sur-Argens à concurrence de la totalité des dépenses ;
- c) pour la section Villeneuve-Loubet - Nice Ouest (y compris la partie de l'échangeur de Nice Ouest à la charge de la société) à concurrence de 136,3 millions de francs ;
- d) pour la section Nice Ouest - Saint Isidore, à concurrence de 35,1 millions de francs ;
- e) pour la section Pas-de-Trêts - Châteauneuf-le-Rouge, à concurrence de 44,8 millions de francs ;
- f) pour la section La Turbie - Roquebrune, à concurrence de 35,3 millions de francs ;
- g) pour les sections :
 - . Le Paillon - La Turbie (première chaussée) ;
 - . Aubagne l'Hermitage - Toulon (Pont des Gaux) ;
 - . Saint Isidore - Le Paillon (première chaussée) ;
 - . Rocade autoroutière Est d'Aubagne ;
 - . Bretelles de Sollans et d'Auriol ;
 - . Section raccordement A520 - Pont-de-l'Etoile

à concurrence d'un montant global de 540 millions de francs ;

h) 1° pour la sous-section Aix-en-Provence Nord - Cadarache, à concurrence de 544,9 millions de francs ;

2° pour la sous-section Cadarache-Manosque, à concurrence de 175,2 millions de francs.

i) pour les sections énumérées ci-dessus, ce montant correspond à la construction de la plate-forme, selon les normes prévues pour la première phase au sens de l'article 3 ci-dessus. Les parties se rapprocheront pour définir les conditions de financement des travaux en phase définitive ;

j) pour la section Saint Isidore - Le Paillon (réalisation de la deuxième chaussée) l'Etat s'engage à apporter sa garantie aux emprunts à long terme à concurrence de 260,9 millions de francs ;

k) pour la section Le Paillon - La Turbie (deuxième chaussée) y compris les Tunnels du Paillon (deuxième phase) et de Rosti (première phase) et pour la construction de l'échangeur de Mandelieu Est, l'Etat s'engage à apporter sa garantie aux emprunts à long terme à concurrence de 208,4 millions de francs ;

l) le montant des emprunts est indexé par application des coefficients :

- . K1 défini à l'article 34.1.1 ci-après pour les emprunts prévus à l'article 22.1.g ;
- . K2 défini à l'article 34.1.2 ci-après pour les emprunts prévus aux articles 22.1.c, 22.1.d, 22.1.e et 22.1.f ;
- . K3 défini à l'article 34.1.3 ci-après pour les emprunts prévus aux articles 22.1.h, 22.1.j et 22.1.k ;
- . K4 défini à l'article 34.1.4 ci-après pour les emprunts prévus à l'article 22.1, h, 2.

Dans chaque cas, la valeur du paramètre d'indice n est celle applicable six mois avant la date d'émission ou de conclusion des emprunts.

22.2. A titre de rémunération de cette garantie, la société concessionnaire versera chaque année à l'Etat une redevance égale :

- pour le financement des sections Pas-de-Trêts - Châteauneuf-le-Rouge, Nice Ouest - Saint-Isidore à 0,25 p. 100 de l'encours des emprunts émis avec la garantie de l'Etat après le 1^{er} janvier 1977 ;
- pour le financement de la section La Turbie - Roquebrune à 0,50 p. 100 de l'encours des emprunts émis avec la garantie de l'Etat après le 1^{er} janvier 1977 ;
- pour le financement des sections Aix-en-Provence Nord - Cadarache et Cadarache-Manosque, à 0,50 p. 100 de l'encours des emprunts émis avec la garantie de l'Etat ;

- pour le financement de la construction de la deuxième chaussée de la section Saint-Isidore - La Turbie y compris les tunnels du Paillon et de Rostie et de la construction de l'échangeur de Mandelieu Est, à 0,50 p. 100 de l'encours des emprunts émis avec la garantie de l'Etat.

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

22.3. Le financement des travaux permettant la mise en service des différentes sections aux dates résultant de l'article 7.2 implique que les emprunts à long terme garantis par l'Etat puissent être émis dans le public en France et subsidiairement émis ou contractés à l'étranger, avant le milieu de chaque année pour les montants figurant dans les plans de financement faisant l'objet des annexes I pour ce qui concerne les autoroutes A 8 et A52 et A50 et A 9 pour ce qui concerne l'autoroute A 51.

22.4. Si la garantie de l'Etat venait à être mise en jeu, la société concessionnaire encourrait la déchéance à l'expiration d'une période de douze mois à compter de la date d'appel à la garantie, à moins qu'elle n'ait remboursé l'Etat de la totalité des sommes versées par lui avant l'expiration de cette période.

Cette déchéance serait encourue dans les conditions fixées à l'article 40.

Article 23 - Avances et remboursement des avances

23.1. Avances de l'Etat

Les avances remboursables de l'Etat comprennent :

- a) 1°/ Pour les sections suivantes, une participation fixée aux pourcentages suivants du montant total de la dépense de construction, frais des études et des opérations foncières compris :

Autoroute A 8 : section Puget-sur-Argens - Villeneuve-Loubet 28 p. 100 et section Roquebrune - frontière italienne 65 p. 100.

Sous réserve des dispositions de l'article 9.2 du cahier des charges, la participation ci-dessus n'est pas due pour les dépenses postérieures au 31 décembre 1972 pour la section Puget-sur-Argens - Villeneuve Loubet et au 31 décembre 1973 pour la section Roquebrune - frontière italienne. Toutefois, cette limitation dans le temps ne s'applique pas au règlement des travaux d'infrastructure réalisés en Italie, conjointement avec la société de l'autoroute des Fleurs, sous réserve que ces travaux d'infrastructure aient été entrepris avant le 31 décembre 1973.

- 2°/ Pour la section Saint Isidore - échangeur du Paillon (première chaussée) une participation dont le montant de base est de 66 millions de francs.

3°/ Pour la section échangeur du Paillon - La Turbie (première chaussée), une participation dont le montant de base est de 70 millions de francs.

4°/ Pour la section Villeneuve-Loubet - Nice Ouest, une participation de 100 millions de francs, y compris 22,5 millions de francs de dépenses directement supportées par l'Etat pour cette section.

5°/ Pour la section La Turbie - Roquebrune, une participation dont le montant de base est de 116,3 millions de francs.

6°/ Pour la section Pas-de-Trêts - Châteauneuf- le-Rouge, une participation dont le montant de base est de 51 millions de francs.

7°/ Pour la section Saint Isidore - échangeur du Paillon (deuxième chaussée), une participation dont le montant de base est de 66,2 millions de francs.

8°/ Pour la section échangeur du Paillon - La Turbie (deuxième chaussée), y compris les tunnels du Paillon (deuxième phase) et de Rosti (première phase) et pour la construction de l'échangeur de Mandelieu-Est une participation dont le montant de base est de 104,7 millions de francs.

9°/ Les participations de l'Etat visées ci-dessus sont :

Pour celles visées au 23.1.a 1° versées par acomptes mensuels au fur et à mesure de l'avancement des travaux sur la base des dépenses de construction effectuées.

Pour celles visées au 23.1.a 2°, 3° et 6° versées dans la limite des plafonds prévus par acomptes mensuels égaux à 50 p. 100 du montant des travaux au fur et à mesure de l'avancement de ces travaux.

Pour celle visée au 23.1.a 5° versée dans la limite des plafonds prévus par acomptes trimestriels égaux à 75 p. 100 du montant des travaux au fur et à mesure de l'avancement de ces travaux.

Pour celle visée au 23.1.a 7° versée en un seul versement dans le mois suivant la publication au *Journal Officiel* du décret approuvant les présents textes de concession.

Pour celle visée au 23.1.a 8° versées lorsque les trois conditions suivantes auront été réunies et en une seule fois, dans le mois suivant :

- . pour la deuxième chaussée de la section Le Paillon - La Turbie : la date à laquelle l'ingénieur général spécialisé dans le domaine routier prendra acte des dispositions prévues au sous-dossier "chaussées" de l'avant-projet ;
- . pour les tunnels du Paillon (deuxième phase) et de Rosti (première phase), la date de l'approbation de l'avant-projet ;

- . pour l'échangeur de Mandelieu-Est, la date de l'approbation de l'avant-projet.

Toutefois ce versement ne pourra intervenir avant le 1er février 1983.

10°/ Pour l'application des plafonds visés au 23.1.a 2° et 3°, chaque versement sera compté en multipliant son montant par 1/K1, où K1 est défini à l'article 34.1.1 ci-après.

Pour l'application des plafonds visés au 23.1.a 5° et 6°, chaque versement sera compté en multipliant son montant par 1/K2, où K2 est défini à l'article 34.1.2 ci-après.

Pour l'application des plafonds visés au 23.1.a 7° et 8°, chaque versement sera compté en multipliant son montant par 1/K3, où K3 est défini à l'article 34.1.3 ci-après.

b) À titre de participation à la construction, les terrains déjà acquis par lui et nécessaires à la construction des sections concédées. Seules les dépenses effectuées par l'Etat pour ces opérations foncières seront, pour les sections d'autoroutes énumérées aux paragraphes 23.1.a 1°, 2° et 3° ci-dessus, imputées sur la participation de l'Etat mentionnée à ces paragraphes.

Pour les autres sections d'autoroutes, sauf convention contraire entre les parties prévoyant le remboursement des dépenses de l'Etat par la société concessionnaire à la prise de possession par celle-ci des terrains, la participation de l'Etat constituée par cet apport de terrains sera remboursée dans les conditions fixées ci-dessous.

c) Le montant des paiements effectués par l'Etat avant l'approbation de l'acte de concession au titre de l'acquisition des terrains nécessaires à la réalisation de la section Aix-en-Provence Nord - Cadarache, hors déviation de Venelles de l'autoroute A 51, et qui sont remis à la société concessionnaire.

d) Les avances d'équilibre accordées à la société concessionnaire, mentionnées à l'article 6 de la convention, dont le montant à la date d'approbation du présent cahier des charges est de 51 millions de francs.

e) L'apport en nature par l'Etat de la section Pierreronde-Cuers et de la première chaussée de la déviation de Cuers ne constitue pas une participation à la construction d'A 57 donnant lieu à remboursement.

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

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

Ce versement sera effectué au plus tard le 30 juin de l'année qui suivra l'exercice concerné ;

b) A l'exception des avances visées au paragraphe 23.1.a, 1, 2 et 3, 23.1.b et des avances d'équilibre accordées à la date du 1^{er} septembre 1983 d'un montant de 51 millions de francs, mentionnées au 23.1.d ci-dessus, les remboursements des avances de l'Etat ou des avances indexées consenties par Autoroutes de France seront indexées :

- par application du coefficient multiplicateur K2 défini à l'article 34.1.2 pour les avances mentionnées à l'article 23.1.a, 4, 5 et 6;
- par application du coefficient multiplicateur K3 défini à l'article 34.1.3 pour les avances mentionnées à l'article 23.1.a, et 8 et pour les avances indexées d'Autoroutes de France.

Pour ces dernières avances, on prendra comme valeur du paramètre d'indice (0) celle du mois de versement de l'avance et pour valeur du paramètre d'indice (n) celle du sixième mois précédent son remboursement.

On prendra comme valeur de base des apports en nature faits à la société, la somme des autorisations de programme affectés aux opérations correspondantes;

c) Les versements visés au paragraphe 23.2.a ci-dessus s'imputeront en premier lieu sur les avances non indexées.

23.3. Subvention : pour la section Cadarache-Manosque de l'autoroute A 51, le concessionnaire bénéficie d'une subvention non actualisable du Fonds spécial de grands travaux (4^{ème} tranche), d'un montant de 22 millions de francs.

23.4. La société concessionnaire versera à l'Etat, au plus tard 10 jours après la publication au *Journal officiel* du quinzième avenant à la présente convention, un montant de 162,9 M€ au titre de l'apport par l'Etat de la section Toulon Ouest – Benoît Malon de l'autoroute A50, y compris les deux tubes du tunnel, et de la section Benoît Malon – Pierreronde de l'autoroute A57.

Article 24 - Fonds de concours des collectivités locales et établissements publics

La société n'a pas de remboursement à effectuer au titre des fonds de concours versés à l'Etat par les collectivités locales pour les ouvrages de concession.

Article 25 - Tarifs de péage

25.1. Les tarifs de péage sont fixés chaque année par la société concessionnaire, conformément à la législation et à la réglementation en vigueur, dans les conditions définies au présent article.

25.2. - I. Pour l'application du présent article 25, les tarifs de péage doivent s'entendre hors taxe sur la valeur ajoutée (HT).

Pour la fixation des tarifs de péage, le réseau exploité par la société concessionnaire se décompose en sections de référence. La liste de ces sections figure dans le contrat d'entreprise passé entre la société concessionnaire et l'Etat, qui vaut contrat de plan au sens du décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 *relatif aux péages autoroutiers*. Pour chacune des sections considérées, sont précisés sa longueur en kilomètres et le taux kilométrique moyen, tel que défini ci-après, en vigueur à la date de signature du contrat d'entreprise.

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

Quand, sur une section de référence donnée, le taux kilométrique moyen ne peut pas être calculé comme indiqué à l'alinéa précédent en raison des spécificités du dispositif de perception de péage, les modalités particulières de calcul sont précisées dans le contrat d'entreprise.

Pour la catégorie des véhicules ou ensembles de véhicules de hauteur totale inférieure ou égale à 2 mètres et de poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes (classe 1), l'évolution du tarif kilométrique moyen (HT) sur le périmètre de la concession de la société est égale à la moyenne des évolutions des taux kilométriques moyens (HT) en vigueur sur chaque section de référence figurant dans le contrat d'entreprise, pondérée par le nombre de kilomètres parcourus sur la section considérée l'année (1^{er} janvier - 31 décembre) précédent la hausse.

Au 1^{er} février 2012, le tarif kilométrique moyen applicable aux véhicules de classe 1 est de 8,649 centimes d'euros/km (HT).

25.2. - II. - Les tarifs sont révisés une fois par an. La révision intervient, sauf exception, au 1^{er} février de chaque année.

L'évolution des tarifs de péage (HT) applicables aux véhicules de classe 1 est conforme à l'évolution du tarif kilométrique moyen (HT) calculée comme indiqué au 25.2. - I.

Pour les exercices 2007 à 2011, l'évolution des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 sera égale à 85 % du taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) majorée d'une hausse spécifique de 0,90 %.

Pour les exercices 2011 et 2012, l'évolution des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 sera majorée d'une hausse de 0,30 % en 2011 et 0,14 % en 2012 en compensation de l'augmentation du tarif de la taxe d'aménagement du territoire prévue par la loi de finances initiale pour 2011.

Pour les exercices 2012 à 2016, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 est égale :

- a) pour l'exercice 2012, à 85% du taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) ;
- b) pour les exercices 2013 à 2016, à 85% du taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) majoré d'une hausse spécifique annuelle de 0,300 %.

Pour l'exercice 2015, par exception aux clauses du présent article, l'évolution des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 a été fixée à zéro.

Pour les exercices 2019 à 2021, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 est égale à 70% du taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) majoré d'une hausse spécifique annuelle de 0,215%.

Pour les exercices 2016 à 2018, l'évolution des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 fixée au présent article est majorée d'une hausse de 0,83 % en 2016, 0,34 % en 2017 et 0,62 % en 2018 en compensation de la hausse de la redevance domaniale prévue par le décret n° 2013-436 du 28 mai 2013.

Pour les exercices 2019 à 2023, l'évolution des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 fixée au présent article est majorée d'une hausse de 0,25 % chaque année, en compensation de l'absence de hausse des tarifs au 1^{er} février 2015.

En l'absence de contrat de plan entre l'Etat et la société concessionnaire, la majoration annuelle des tarifs de péage ne peut être inférieure à 70% du taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) constatée depuis la fixation, l'année précédente, des tarifs applicables sur le réseau concédé à la société concessionnaire.

Un an au moins avant l'expiration du contrat de plan en vigueur, l'Etat et la société concessionnaire se concertent dans l'objectif de conclure un nouveau contrat de plan immédiatement après l'expiration du précédent.

Le tarif kilométrique moyen des autres classes de véhicules est déduit du tarif kilométrique moyen de la classe 1 par application de coefficients. Au 1^{er} février 2007, ces coefficients sont les suivants :

- classe 2 : 1,51 ;
- classe 3 : 2,12 ;
- classe 4 : 2,89 ;
- classe 5 : 0,62.

Les coefficients des classes 2 et 5 sont au maximum égaux à 1,51 et 0,62 sur la période 2008 – 2011.

Au 1^{er} février 2008, les coefficients des classes 3 et 4 sont au maximum égaux à respectivement 2,12 et 2,90.

Au 1^{er} février 2009, les coefficients des classes 3 et 4 sont au maximum égaux à respectivement 2,14 et 2,95.

Au 1^{er} février 2010, les coefficients des classes 3 et 4 sont au maximum égaux à respectivement 2,18 et 3,01.

Au 1^{er} février 2011, les coefficients des classes 3 et 4 sont au maximum égaux à respectivement 2,22 et 3,06.

Au 1^{er} février 2012, les coefficients des classes 2, 3, 4 et 5 sont égaux respectivement à 1,51, 2,22, 3,06 et 0,62.

Pour les exercices 2012 à 2016, les hausses annuelles du tarif kilométrique moyen des classes 2, 3, 4 et 5 seront égales à la hausse annuelle du tarif kilométrique moyen de la classe 1.

A partir de l'année 2018, les hausses annuelles du tarif kilométrique moyen des classes 2, 3, 4 et 5 sont égales à la hausse annuelle du tarif kilométrique moyen de la classe 1, les coefficients respectifs de ces classes étant égaux au rapport entre le taux kilométrique moyen de la classe considérée et le taux kilométrique moyen de la classe 1.

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

- 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 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 PTAC est supérieur à 3,5 tonnes ;
- classe 5 : motos.

25.3. La société s'engage à mettre en oeuvre les modulations spatiales et temporelles de ses tarifs de péage demandées par l'Etat dans le cadre de sa politique générale en matière de régulation des trafics.

En outre, la société concessionnaire peut appliquer des taux kilométriques différents selon les trajets et les périodes. Ces modulations doivent trouver leur justification à la fois dans certaines différences de situation appréciables faites aux usagers et dans des considérations d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service public autoroutier. Les objectifs de ces modulations sont précisés dans le contrat d'entreprise.

Sous réserve des dispositions du paragraphe 25.4 ci-après, les taux kilométriques appliqués aux véhicules d'une même catégorie ne peuvent, sur aucun parcours, s'écartez de plus de 50 p. 100 du taux kilométrique moyen de cette catégorie, sauf accord conjoint du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé de la voirie nationale.

La mise en œuvre de ces modulations tarifaires se fait dans le cadre de l'évolution moyenne globale des tarifs kilométriques de la société telle que fixée par le contrat d'entreprise. En particulier, elle ne doit pas avoir d'impact sur les recettes de la société.

25.4. Une majoration du tarif normalement applicable aux véhicules de la catégorie considérée d'un montant maximal de 70 p. 100 peut être appliquée par la société concessionnaire aux véhicules susceptibles d'entraîner une dégradation ou une usure anormales des ouvrages tels notamment que les véhicules munis de pneumatiques à crampons.

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

Cependant, dans le cas où le tarif envisagé conduit à un taux kilométrique moyen de la section considérée supérieur de plus de 20 p. 100 au taux kilométrique moyen des sections contiguës de son réseau, la société doit recueillir l'accord du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé de la voirie nationale avant de fixer les tarifs applicables à la mise en service.

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

25.6. Les tarifs de péage fixés dans les conditions prévues au présent article et conformément aux dispositions du contrat de plan sont applicables à l'expiration d'un délai de quarante jours après leur dépôt auprès du ministre chargé de l'économie et auprès du ministre chargé de la voirie nationale.

La société concessionnaire est tenue 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 paragraphe 25.6 et au contrat de plan et de la réglementation en vigueur. Elle est également tenue de répondre, dans le délai prescrit, à toute demande d'information complémentaire qui pourrait 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 ou aux dispositions du contrat de plan, la société est mise en demeure, par lettre motivée d'un (ou des) ministre(s) intéressé(s), de modifier ses tarifs dans un délai qui ne peut excéder dix jours, ou d'apporter, dans ce délai, la preuve de leur régularité.

Le délai de quarante jours prévu au premier alinéa du présent paragraphe 25.6, suspendu à partir de la date d'envoi de la lettre motivée, reprend à compter de la réception des tarifs modifiés ou des éléments démontrant la régularité des tarifs fixés par le concessionnaire. Cette procédure ne peut être mise en œuvre qu'une fois à l'occasion de chaque fixation de tarifs. A défaut d'accord, les tarifs sont fixés dans les conditions prévues à l'article 39 du présent cahier des charges.

Le concessionnaire est tenu de rendre publics les niveaux de hausse tarifaire au moins dix jours francs avant leur date d'entrée en vigueur.

25.7. L'ensemble des tarifs applicables sur le réseau de la société, en vigueur à la date de publication du décret approuvant le présent avenant, sont annexés au cahier des charges.

L'ensemble des tarifs en vigueur peuvent être consultés par toute personne intéressée soit sur un serveur télématique, soit auprès de la société concessionnaire, 41 bis, avenue Bosquet, 75007 Paris, 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.

25.8.

- a) Les sections suivantes de l'autoroute A8 sont libres de péage pour le trafic interne :
 - Rocade Sud d'Aix-en-Provence (nœud A8 / A51 / échangeur d'Aix-Val-Saint-André)
 - Mandelieu / La Bocca / Mougins
 - St-Laurent-du-Var / Nice-Promenade / Nice-Saint-Augustin
 - Nice-Nord / Nice-Est
 - Roquebrune / Menton
- b) Les sections suivantes de l'autoroute A50 sont libres de péage pour le trafic interne :
 - Les Lecques / Le Castellet
 - Six-Fours / Châteauvallon / Toulon Ouest
- c) La section de l'autoroute A51 Aix-en-Provence / échangeur de Meyrargues est libre de péage pour le trafic interne.
- d) La section de l'autoroute A52/A50 Aubagne-Est Nord / Carnoux / La Bédoule est libre de péage pour le trafic interne.
- e) La section de l'autoroute A57 Pierreronde / La Farlède / Les Terrins / Sainte Christine / Cuers-Sud / Cuers-Nord est libre de péage pour le trafic interne.
- f) La section de l'autoroute A50 Toulon Ouest – Benoît Malon est libre de péage ;
- g) La section de l'autoroute A57 Benoît Malon / Pierreronde est libre de péage.

25.9. Les transports exceptionnels admis à circuler sur les ouvrages de la concession seront soumis à des tarifs spéciaux qui pourront déroger aux dispositions des paragraphes précédents, sous réserve de leur approbation par le ministre chargé de la voirie nationale.

25.10. Sans préjudice des procédures applicables en vertu de la réglementation en vigueur, la société concessionnaire est autorisée, pour toute personne n'ayant pas acquitté son passage, à recouvrer la somme due augmentée des frais nécessaires au recouvrement. Ces frais de recouvrement sont forfaitairement fixés à 60 euros hors taxes valeur juin 2003, et ce montant suit l'évolution de l'indice des prix à la consommation hors tabac constatée.

25.11. Les stipulations du présent 25.11 s'appliquent chaque année N à partir de N = 2028.

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

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

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

- a. Si $X_N \leq 1,05 \times X_{CN}$ alors il est fait application des modalités normales de hausse annuelle des tarifs prévues à l'article 25.2.-II ;
- b. Si $1,05 \times X_{CN} < X_N \leq 1,10 \times X_{CN}$ alors la hausse annuelle du tarif kilométrique moyen de l'année N de la classe 1 applicable pour l'année N +1 est égale à la moitié de la valeur de la hausse qui s'appliquerait s'il était fait application des modalités normales de hausse annuelle des tarifs prévues à l'article 25.2.-II. Les autres clauses relatives à la hausse annuelle des tarifs s'appliquent normalement ;
- c. Si $1,10 \times X_{CN} < X_N \leq 1,15 \times X_{CN}$ alors les tarifs applicables durant l'année N sont reconduits à l'identique pour l'année N +1. Il n'est pas fait application des clauses du présent cahier des charges relatives à la hausse annuelle des tarifs ;
- d. Si $X_N > 1,15 \times X_{CN}$ alors :

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 26 - Publicité des tarifs

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

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

Article 27 - Application des péages

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

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

Article 28 - Perception des péages

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

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

Article 29 - Franchise

Les fonctionnaires tenus d'emprunter l'autoroute pour l'exercice de leurs fonctions, ces fonctions ayant un lien direct avec l'exploitation de l'autoroute, sont exemptés des péages dans les conditions et limites fixées par une instruction du ministère chargé de la voirie nationale.

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

Article 30 - Installations annexes

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

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

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

Article 30 bis - Installations de télécommunication

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

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

Article 31 - Modifications de la réglementation technique

En cas de modification substantielle ou de création, après l'entrée en vigueur du présent contrat de concession, d'une réglementation technique, ayant notamment pour objet l'environnement ou la sécurité routière, présentant un lien direct avec l'objet de la présente concession et susceptible de compromettre gravement son équilibre, que cette réglementation soit le fait d'une loi, d'un règlement ou de tout autre acte ayant force obligatoire, l'Etat et la société concessionnaire arrêteront d'un commun accord, dans l'intérêt de la continuité du service public, les compensations qui devront être envisagées.

Article 32 - Impôts, taxes, et redevances

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

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

Article 33 - Garanties

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

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

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

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

Faute pour l'Etat d'être en mesure d'établir le programme d'entretien et de renouvellement visé à l'article 38.2 dans le délai imparti au même article, la société concessionnaire constituera, dans les deux mois suivant la notification par l'Etat d'une demande à cette fin, une garantie d'un montant égal au produit de 5 % de la valeur totale des amortissements constatés des ouvrages de la concession tel qu'elle ressort du bilan de la société et du coefficient $TP(n)/TPo$, où $TP(o)$ est la valeur, pour le mois de février 2004, de l'index national des travaux publics $TP01$ tel que publié mensuellement au Bulletin officiel de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, et $TP(n)$ est la valeur de ce même index au quatrième mois précédent le mois de constitution de la garantie. Dès l'établissement du programme mentionné à l'article 38.2 la garantie sera ajustée au montant du coût total prévisionnel des travaux à réaliser.

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

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

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

Article 34 - Indexation

34.1.1. Le coefficient mentionné à l'article 22.1.1 et 23.1.a deuxième et troisième du cahier des charges est calculé au millième le plus voisin du rapport :

Pour les mois antérieurs à août 1975 :

$$K1 = \frac{\text{TP 34 (n)}}{\text{TP 34 (janvier 1971)}}$$

A partir d'août 1975 :

$$K1 = \frac{\text{TP 34 (août 1975)}}{\text{TP 34 (janvier 1971)}} \times \frac{\text{TP 01 (n)}}{\text{TP 01 (août 1975)}}$$

34.1.2. Le coefficient mentionné aux articles 22.1.1 et 23.1.a, dixième du cahier des charges est calculé au millième le plus voisin du rapport :

Pour les mois antérieurs à août 1975 :

$$K2 = 0,2 + 0,8 \frac{\text{TP 34 (n)}}{\text{TP 34 (0)}}$$

A partir d'août 1975 :

$$K2 = 0,2 + 0,8 \frac{\text{TP 34 (août 1975)}}{\text{TP 34 (0)}} \times \frac{\text{TP 01 (n)}}{\text{TP 01 (août 1975)}}$$

La valeur du paramètre d'indice (0) est celle du mois de février 1974 pour l'avance visée au 23.1.a 6° et celle du mois d'août 1976 pour celle visée au 23.1.a 5°, la valeur du paramètre d'indice (n) étant celle du sixième mois précédent le versement.

Dans les cas où la valeur d'indice (0) est postérieure à août 1975, ce dernier rapport est remplacé par le rapport :

$$\frac{\text{TP 01 (n)}}{\text{TP 01 (0)}}$$

34.1.3. Le coefficient mentionné aux articles 22.1.1 et 23.1.a 7°, 8° du cahier des charges est calculé au millième le plus voisin du rapport :

$$K3 = 0,2 + 0,8 \frac{\text{TP 01 (n)}}{\text{TP 01 (0)}}$$

La valeur du paramètre d'indice (0) est, pour l'application de l'article 22.1.h, j et k et 23.1.a 7° et 8°, celle du mois de juillet 1981, la valeur du paramètre d'indice (n) étant celle du sixième mois précédent le versement.

34.1.4. Le coefficient mentionné aux paragraphes 22.1.l, 23.1. (a, 10°) du cahier des charges est calculé au millième le plus voisin du rapport :

$$K4 = 0,2 + 0,8 \frac{\text{TP 01 (n)}}{\text{TP 01 (o)}}$$

La valeur du paramètre d'indice (o) est, pour l'application des paragraphes 22.1.l, 23.1 (a, 10°), celle du mois de juin 1984, la valeur du paramètre d'indice (n) étant celle du sixième mois précédent le versement.

34.1.5. Le coefficient mentionné à l'article 25.2 est calculé au millième le plus voisin du rapport :

$$K' = \frac{\text{TP 08 (n)}}{\text{TP 08 (août 1975)}}$$

La valeur du paramètre d'indice n est celle du sixième mois précédent la date d'application du tarif.

Les paramètres TP 01, TP 08, TP 34 sont les index nationaux de travaux publics publiés mensuellement au bulletin officiel des services des prix.

Si les index TP 01 et TP 08 disparaissaient, les parties se rapprocheraient pour adopter d'un commun accord des indices équivalents.

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

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

35.2. La société concessionnaire communique chaque année au ministre, chargé de la voirie nationale, au ministre chargé de l'économie et au ministre chargé du budget, avant le 1^{er} juillet, une étude financière prévisionnelle portant sur l'équilibre comptable et financier de la concession et comprenant, pour la durée restante à courir de la concession :

- un plan de financement ;
- un compte de résultat ;
- un plan de trésorerie ;
- l'évolution des fonds propres et de la dette ;
- les soldes intermédiaires de gestion et ratios financiers suivants :
 - excédent brut d'exploitation ;
 - capacité d'autofinancement/investissement hors taxes ;
 - dettes financières/fonds propres ;

- dettes financières/capacité d'autofinancement ;
- ratio de couverture de la dette glissant sur 15 ans ;
- fonds propres/investissements hors taxes ;
- résultat net/chiffres d'affaires.

Cette étude est transmise sous la forme d'un rapport comprenant des tableaux de simulation et l'ensemble des hypothèses sous-jacentes permettant de comprendre la chronique présentée.

Chacun de ces états est détaillé année après année. L'étude comprendra l'ensemble des hypothèses retenues. Le concédant pourra demander à la société concessionnaire toute information complémentaire.

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

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

- les comptes sociaux et leurs annexes approuvés de la société concessionnaire ;
- les comptes consolidés et leurs annexes du groupe constitué par la société concessionnaire et l'ensemble de ses filiales ;
- les comptes sociaux et leurs annexes approuvés de toute société contrôlant la société concessionnaire ;
- le rapport d'activité du concessionnaire et les rapports des commissaires aux comptes pour l'année échue ;
- les comptes propres de la concession, dans les conditions prévues par la directive 80/723/CEE du 25 juin 1980 ;
- le compte rendu d'exécution de la concession pour l'année échue qui comporte notamment le bilan des investissements réalisés, un bilan financier en euros courants des investissements réalisés pour chaque opération introduite dans le présent cahier des charges à partir du 16ème avenant, les dépenses d'entretien immobilisés selon les natures suivantes : chaussées, ouvrages d'art, ouvrages hydrauliques, tunnel, autres, les charges d'entretien courant pour les domaines précités, les données d'exploitation, y compris sur la qualité du service, et les opérations de maintenance et d'entretien par opération ;
- le programme des investissements à réaliser sur les cinq années ultérieures détaillé par opération ;
- les prévisions financières en euros courants sur les cinq années ultérieures :
 - des investissements à réaliser pour chaque opération introduite dans le présent cahier des charges à partir du 16^{ème} avenant ;
 - des dépenses d'entretien immobilisés selon les natures suivantes : chaussées, ouvrages d'art, ouvrages hydrauliques, tunnel, autres ;
 - des charges d'entretien courant pour les domaines précités.

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

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

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

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

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

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

Le concédant prend toutes les mesures de nature à préserver la confidentialité de ces informations.

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

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

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

35.8. Les documents transmis dans le cadre de l'exécution du présent article sont mis à disposition sous version papier et informatique, à l'exception de ceux visés à l'article 35.6.

Les tableaux de simulation qui figurent dans l'étude financière prévisionnelle prévue à l'article 35.2 sont également adressés sous un format issu d'un logiciel tableur.

Article 35 bis

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

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

Article 36 - Durée de la concession

36.1. La concession prend fin le 29 février 2032 pour l'ensemble des sections d'autoroutes.

36.2. Toutefois, la concession prendra fin à la demande du concédant dès lors que, sur la base des comptes transmis par la société concessionnaire au concédant, le cumul depuis le 1er janvier 2006 des recettes réelles de péage hors taxes ramenées en valeur 2006 par l'inflation, corrigées de l'évolution réelle du taux de hausse du tarif kilométrique moyen applicable aux véhicules de la classe 1, dès lors qu'elle diffère de l'évolution présentée à l'annexe H quater, ainsi que des éventuelles évolutions des coefficients de classe (étant entendu qu'il n'était pas prévu, à la date du 1er janvier 2006, de revalorisation des coefficients de classes 2, 3, 4 et 5 jusqu'à la fin de la concession) ou de périmètre de la concession postérieures au 1er janvier 2006, et actualisées au 1er janvier 2006 au taux de 8 % sera égal ou supérieur à 8 882 391 078 (huit milliards huit cent cent quatre-vingt-deux millions trois cent quatre-vingt-onze mille soixante-dix-huit) euros.

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

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

La fin anticipée de la concession prend effet le dernier jour du mois suivant le mois où le seuil est franchi et au plus tôt au 31 décembre 2027, dans le respect des dispositions prévues à l'article 37 du présent cahier des charges.

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

Article 37 - Reprise des installations en fin de concession

37.1. Les Biens de Retour

A l'expiration du délai résultant 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 de la société 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 augmentée éventuellement d'une survaleur estimée à dire d'experts.

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

37.3. La société concessionnaire sera tenue de remettre au concédant les Biens de Retour en bon état d'entretien. Sept ans avant l'expiration 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 des ouvrages de la concession en bon état d'entretien, comportant un chiffrage détaillé du coût des travaux correspondants ;
- le programme des opérations préalables à la remise des ouvrages de la concession au concédant.

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

En cas d'inexécution totale ou partielle dudit programme, l'Etat mettra en demeure la société concessionnaire de réaliser les travaux nécessaires dans un délai de deux mois. L'inexécution totale ou partielle des travaux dans le délai suivant la mise en demeure entraînera la mise en jeu des garanties prévues à l'article 33.

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

Article 38 - Rachat de la concession

38.1. A compter du 1er janvier 2012, l'Etat pourra, dans un motif d'intérêt général, racheter la concession par arrêté conjoint du ministre chargé de la voirie nationale, du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget. Ce rachat ne pourra s'exécuter qu'au 1er janvier de chaque année, moyennant un préavis d'un an dûment notifié au concessionnaire.

En cas de rachat, le concessionnaire aura droit à une indemnité correspondant au préjudice subi par lui du fait de la résiliation et dont le montant net d'impôt dû au titre de

sa perception et après prise en compte de toutes charges déductibles sera égal à la juste valeur de la concession reprise, estimée selon la méthode d'actualisation des flux de trésorerie disponibles, ces derniers étant pris après impôts.

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 39 - Pénalités - Mesures coercitives

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

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

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

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

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

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

Aucune mise en demeure n'est requise avant l'application de plein droit des pénalités dans les cas visés aux paragraphes 39.2., 39.4., 39.7. et 39.8 et, sous réserves des dispositions de l'article 25, au paragraphe 39.5.

39.2. En cas de non-respect de l'une quelconque des dates de mise en service résultant de l'application de l'article 7.1. du présent cahier des charges et sous réserve des dispositions de l'article 7.2., le concédant peut exiger de la société concessionnaire, après l'avoir mis en mesure de présenter ses observations, le versement, par jour de retard au-delà de trente jours à compter de la date de mise en service telle que prévue à l'article 7.1., d'une pénalité journalière d'un montant de :

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

Ce montant est affecté du coefficient K2, où $K2 = TPn/TPo$, TPo étant la valeur pour le mois de février 2004 de l'index TP01, et TPn la valeur de ce même index au quatrième mois précédent la date de mise en service telle que prévue à l'article 7.1.

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

39.3. Sans préjudice de l'application des dispositions du paragraphe 39.2., si le retard constaté sur la date de mise en service prévue à l'article 7.1. dépasse 270 jours ou s'il apparaît que la société concessionnaire n'est pas en tout état de cause en mesure de respecter la date de mise en service prévue à l'article 7.1. augmentée de 270 jours, le concédant peut, après mise en demeure et passé un préavis de 15 jours, se substituer à la société concessionnaire défaillante pour assurer ou faire assurer l'avancement des études, procédures ou travaux aux frais, risques et périls de la société concessionnaire. Celle-ci met à cet effet tous les moyens en sa possession à la disposition du concédant afin de permettre et de faciliter cette substitution.

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

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

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

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

Ces dispositions s'appliquent notamment aux tarifs suivants :

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

- non-respect par la société concessionnaire des règles de fixation des tarifs prévues à l'article 25.

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

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

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

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

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

39.8. Lorsque le concédant constate qu'un objectif de performance soumis à pénalité, tel que défini à l'article 13.4, n'est pas atteint, il adresse par lettre recommandée avec accusé de réception postal à la société concessionnaire le montant des pénalités de performance qu'il envisage d'appliquer. La société concessionnaire dispose d'un délai de quinze jours ouvrés à compter de la réception de ladite lettre, pour adresser ses observations au concédant et justifier les niveaux de performance mesurés.

Le montant de la pénalité P associé à un indicateur de performance est exprimé comme suit :

$$P = U * N$$

où U est la valeur unitaire de la pénalité fixée par convention à 3 500 €, la valeur de N est définie pour chaque indicateur de performance pénalisable par le contrat de plan en cours. En l'absence de contrat de plan approuvé, les valeurs de N fixées par le dernier contrat de plan continuent à s'appliquer. Les valeurs de seuils, d'objectifs et de réalisation de chaque indicateur, exprimées en pourcentage, seront arrondies à la première décimale. La pénalité pourra être déclenchée dès que la réalisation sera strictement supérieure ou

inférieure (selon les cas) au seuil défini par le contrat de plan en cours, ou, en l'absence de contrat de plan approuvé, par le dernier contrat de plan.

Le montant cumulé sur une année civile des pénalités pour non-atteinte des objectifs de performance définis à l'article 13.4 ne peut excéder 280 000 €.

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

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

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

Article 40 - Déchéance

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

1. Sauf cas de force majeure :

- interrompt durablement ou de manière répétée l'exploitation d'une autoroute, sans autorisation ou en violation des articles 14 et 15 ;
- manque de manière grave à ses autres obligations contractuelles ;

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

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

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

Si le concessionnaire ne s'est pas conformé à la mise en demeure dans le délai de 30 jours à compter de la date de réception de celle-ci, le concédant peut alors prononcer la déchéance par décret en Conseil d'Etat. Dès l'expiration du délai de 30 jours à compter de la mise en demeure, pendant lequel le concessionnaire est mis en mesure de présenter ses observations et sans préjudice de l'application de l'article 39, le concédant prend toutes mesures qu'il estime utiles pour assurer la continuité du service public dans des conditions optimales aux frais, risques et périls du concessionnaire.

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

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

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

Le concédant s'assure du libre jeu de la concurrence entre les candidats de manière à permettre le déroulement de la procédure de réattribution dans les meilleures conditions. A cette fin, si le déroulement de la procédure ou son environnement concurrentiel paraît insuffisant, le concédant peut saisir pour avis le Conseil de la concurrence dans le cadre des dispositions de l'article 5 de l'ordonnance no 86-1243 du 1^{er} décembre 1986 *relative à la liberté des prix et de la concurrence*.

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

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

Si cette seconde procédure de réattribution est également déclarée infructueuse, 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.

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

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, aux ouvrages et aux bureaux de la société concessionnaire, et de ses co-contractants.

Pour l'exécution des travaux, la société concessionnaire exercera ou fera exercer un contrôle des travaux dont les opérations seront rassemblées dans des documents de contrôle.

Article 42 - Cession de la concession - Fusion

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

La société concessionnaire ne pourra, sans l'accord préalable du concédant, participer, à quelque titre que ce soit, à une opération de fusion, absorption, apport, scission, dissolution sans liquidation ou toute autre opération de restructuration similaire susceptible de porter atteinte à sa capacité, notamment technique ou financière, de remplir les obligations mises à sa charge par le présent contrat de concession, en particulier aux termes de l'article 6.

Le présent article ne s'applique pas aux contrats d'exploitation des installations annexes visés à l'article 30.

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

Article 43 - Emplois réservés

En conformité des lois et règlements actuellement en vigueur le concessionnaire doit réservier aux anciens militaires et à leurs ayants droit remplissant les conditions prévues par ces lois et par ces règlements un certain nombre d'emplois. Il se conformera à cet effet aux dispositions édictées pour l'application des lois dont il s'agit.

Article 44 - Election de domicile

La société concessionnaire fait élection de domicile en son siège social ou dans un département dont le territoire est emprunté par l'autoroute.

Article 45 - 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 de Paris.

Article 46 - Frais de publication et d'impression

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

Article 47 - Annexes

Les pièces suivantes sont annexées au présent cahier des charges :

Autoroutes A8, A52 et A50

- Annexe n° 1 : Plan de financement ;
- Annexe n° 2 : Prévisions de trafic (autoroute A8).

Autoroutes A52 et A50

- Annexe n°1.d : Plan de financement de la section Châteauneuf-le-Rouge - Pas-de-Trêts (A52) ;
- Annexe n°2 : Prévisions de trafic (A52 et A50)
- Annexes A : Plans de situation (A52 et A50) ;
- Annexes B : Tracés de l'autoroute (A52 et A50) ;
- Annexes C : Profils en travers types (A52 et A50) ;
- Annexes D : Instructions applicables au projet et dérogations ;
- Annexes E : Documents indicatifs.

Autoroute A.8

Section Villeneuve Loubet - Roquebrune

- Annexe I.a : Plan de financement (Villeneuve Loubet - Nice Ouest) ;
- Annexe I.b : Plan de financement (Nice Ouest - Saint Isidore) ;
- Annexe I.c : Plan de financement (La Turbie - Roquebrune).

Section Rocade Sud d'Aix-en-Provence

- Annexe A : Plan de situation
- Annexe B : Tracé de l'autoroute ;
- Annexe C : Profils en travers types.

Deuxième chaussée de la section Saint-Isidore - La Turbie

Annexe I.e : Plan de financement de la section Saint Isidore - Le Paillon (deuxième chaussée);

Annexe I.f : Plan de financement de la section Le Paillon - La Turbie (deuxième chaussée) (y compris les tunnels du Paillon et de Rosti) et échangeur de Mandelieu Est.

Autoroute A.51

Sous-section Aix - Cadarache

Annexe A 1 - Plan de situation ;

Annexe A 2 - Tracé de l'autoroute ;

Annexe A 3 - Contraintes des dénivellées du profil en long de l'autoroute ;

Annexe A 4 - Profils en travers types ;

Annexe A 5 - Echangeurs et mode de perception des péages ;

Annexe A 6 - Aires annexes ;

Annexe A 7 - Rétablissement des routes nationales ;

Annexe A 8 - Instructions applicables aux projets et à leurs réalisations ;

Annexe A.9 - Plan de financement.

Sous-section Cadarache - Manosque

Annexe B 1 - Plan de situation ;

Annexe B 2 - Tracé de l'autoroute ;

Annexe B 3 - Contraintes des dénivellées du profil en long ;

Annexe B 4 - Echangeurs et mode de perception des péages ;

Annexe B 5 - Aires annexes ;

Annexe B 6 - Liste des instructions applicables au projet et à sa réalisation ;

Annexe B 7 - Plan de financement.

Sous-section Manosque-Sisteron

Annexe C 1. - Plan de situation.

Annexe C 2.- Tracé de l'autoroute.

Annexe C 3. - Contrainte des dénivellées du profil en long de l'autoroute.

Annexe C 4.- Echangeurs et mode de perception des péages.

Annexe C 5.- Aires annexes.

Annexe C 6.- Liste des instructions applicables au projet et à sa réalisation.

Annexe C 7.- Plan de financement.

Sous-section Sisteron-La Saulce

- Annexe F 1. - Plan de situation.
- Annexe F 2. - Tracé de l'autoroute.
- Annexe F 3. - Contraintes des dénivélés du profil en long de l'autoroute.
- Annexe F 4. - Echangeurs et mode de perception des péages.
- Annexe F 5. - Aires annexes.
- Annexe F 6. - Liste des instructions applicables au projet et à sa réalisation.
- Annexe F 7. - Plan de financement.

Autoroute A 57

Sections Pierre-Ronde-Cuers et Cuers-Le Cannet-des-Maures

- Annexe D 1.- Plan de situation.
- Annexe D 2.- Tracé de l'autoroute.
- Annexe D 3.- Contrainte des dénivélées du profil en long de l'autoroute.
- Annexe D 4.- Echangeurs et mode de perception des péages.
- Annexe D 5.- Aires annexes.
- Annexe D 6.- Liste des instructions applicables au projet et à sa réalisation.
- Annexe D 7.- Plan de financement.

Section Benoit Malon – Pierreronde (nœud A57/A570).

- Annexe I 1.- Plan de situation
- Annexe I 2.- Tracé
- Annexe I 3.- Profil en long
- Annexe I 4.- Profil en travers
- Annexe I 5.- Echangeurs et limites de concession
- Annexe I 6.- Gares de péage, aires annexes et centre d'entretien
- Annexe I 7.- Rétablissements
- Annexe I 8.- Liste des instructions applicables au projet et à sa réalisation
- Annexe I 9.- Plan de financement
- Annexe I 10.- Calendrier

Bretelle de Monaco

- Annexe E 1.- Plan de situation.
- Annexe E 2.- Tracé de l'autoroute.
- Annexe E 3.- Contrainte des dénivélées du profil en long de l'autoroute.
- Annexe E 4.- Echangeurs et mode de perception des péages.
- Annexe E 5.- Aires annexes.
- Annexe E 6.- Liste des instructions applicables au projet et à sa réalisation.
- Annexe E 7.- Plan de financement.

Données événementielles liées à la sécurité routière (Annexe G)

Echéanciers d'investissements des opérations pour l'application de l'article 7.5 du cahier des charges (Annexe H)

Echéanciers d'investissements des opérations pour l'application de l'article 7.6 du cahier des charges (Annexe H bis)

Valeurs de X_{CN} relatives à l'application de l'article 25.11 (Annexe H ter)

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

Echéanciers d'investissement des opérations pour l'application de l'article 7.7 (Annexe H quinquiès)

Plan de relance 1 (Annexe PR1)

Plan de relance 2 (Annexe PR2)

Programme de travaux du plan de relance autoroutier (Annexe PRA 1)

Suivi des travaux du plan de relance autoroutier (Annexe PRA 2)

Modalités spécifiques au transfert des sections Toulon Ouest – Benoît Malon de l'autoroute A50, y compris les deux tubes du tunnel, et Benoît Malon – Pierreronde de l'autoroute A57 (Annexe PRA 3)

Conditions d'intégration des agents de l'Etat affectés à l'exploitation de DIR MED au sein de la société ESCOTA (Annexe PRA 4)

Opérations du plan d'investissement autoroutier (contrat de plan 2017-2021) (Annexe PIA 1)

L'ensemble de ces pièces annexes peut être consulté au siège social de la société et au ministère de la transition écologique et solidaire, Tour Séquoia, Paris-La Défense.

ANNEXES PUBLIÉES AU JOURNAL OFFICIEL

ANNEXE G

Données événementielles liées à la sécurité routière

Contenu		Sources	Délais et périodicité de fourniture	Objectif de diffusion
Evénements trafic	Bouchons Ralentissements	SCA - CIGT Gendarmerie Police	En temps réel	Diffuser les événements perturbants
Accidents	Accidents	SCA - CIGT Gendarmerie Police	En temps réel	Diffuser tous les accidents sans restriction
Incidents	Obstacles sur chaussée Inondation Avalanche Glissement de terrain...	SCA - CIGT Gendarmerie Police	En temps réel	Diffuser les incidents potentiellement dangereux
Manifestation	Manifestation (sociale, sportive, culturelle, commerciale)	SCA - CIGT Gendarmerie Police	En prévisionnel et confirmation temps réel dès l'événement constaté	Diffusion avec restriction en fonction du contexte
Travaux	Chantiers non courants avec gêne importante	SCA - CIGT	En prévisionnel et confirmation temps réel dès mise en place	Diffuser uniquement les chantiers potentiellement dangereux ou perturbants (basculement, déviation, restriction de capacité...)
Fermetures de voies et limitation d'accès	Route coupée Sortie fermée Entrée fermée Restriction catégorielle	SCA - CIGT	En prévisionnel et confirmation temps réel dès mise en place	Diffusion sans restriction de ces fermetures non permanentes
Etat de la route	Neige au sol Verglas	SCA - CIGT	En temps réel	Diffusion sans restriction de ces conditions de circulation dangereuses niveaux C2 / C3 et C4
Visibilité inférieure à 200 m	Brouillard Fumée	SCA - CIGT	En temps réel si détecté	Diffusion sans restriction
Conditions de circulation	Si disponibles: - Indicateur de trafic (traficolor) - Temps de parcours - Comptages - ...	SCA - CIGT	En temps réel	Diffusion sans restriction

ANNEXE H
Echéanciers d'investissements des opérations pour l'application de l'article 7.5 du cahier des charges

H. a) Elargissement de l'autoroute A52 entre Pas-de-Trêts et Pont-de-l'Etoile

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Coût des travaux (en millions d'euros HT valeur novembre 2005) (TP01 = 537).....	0,3	0,5	1,1	0,7	0	0,3	0,6	9	18	17,5	4,2

H. b) Création de 4 écoponts sur les autoroutes A8 et A57 :

	2012	2013	2014	2015	2016
Coût des travaux (en millions d'euros HT valeur juin 2010) (TP01 = 651,3).....	0	0	4,5	6	7,5

H. c) Installation de pare-blocs sur l'autoroute A8 :

	2012	2013	2014	2015	2016
Coût des travaux (en millions d'euros HT valeur juin 2010) (TP01 = 651,3).....	3,5	5	5	3,7	2,8

ANNEXE H BIS
**Echéanciers d'investissements des opérations pour l'application de l'article 7.6 du
cahier des charges**

Elargissement de l'autoroute A57 entre Benoît Malon et Pierreronde

EN MILLIONS D'EUROS HT valeur juillet 2012	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Total à prendre en compte pour l'application des dispositions de l'article 7.6	1,8	1,8	7,8	19,0	13,0	13,1	56,4	56,6	65,2	38,9	5,4	279,0

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

ANNEXE H TER
Valeurs de X_{CN} relatives à l'application de l'article 25.11

	VALEUR pour l'année 2028	VALEUR pour l'année 2029	VALEUR pour l'année 2030	VALEUR pour l'année 2031
Valeur de X _{CN} (M€ HT)	928	946	965	984

Ces valeurs seront revues à l'occasion de tout avenant, postérieur au quinzième avenant, modifiant le périmètre de la concession ou les règles d'évolution des tarifs.

ANNEXE H *QUATER*

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

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017-2032
85% x I + 0,625 %	85% x I + 0,803 %	85% x I + 0,8%	70% x I								

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

Annexe H *QUINQUIÈS*

Echéanciers d'investissement des opérations pour l'application de l'article 7.7

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

En millions d'euros HT valeur 2016	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
A8 - Diffuseur de Cadarache	0,08	0,07	0,27	0,86	0,68	0,18	0,00	0,00	0,00

2. Autres opérations

En millions d'euros HT valeur 2016	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
A8- Quart de diffuseur à Beausoleil	0,10	0,10	0,35	1,71	0,21	0,00	0,00	0,00	0,00
Protection de champs captants	0,00	1,05	0,70	0,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Aménagement de 7 éco-ducts et de 4 rétablissements de continuité piscicole	0,00	0,24	3,04	0,10	1,63	0,00	0,00	0,00	0,00
Traitement de points noirs bruit (PNB)	0,00	0,20	0,51	2,26	5,38	7,28	6,37	0,00	0,00
Programme de réalisation de parkings de covoiturage (provision)	0,00	0,10	0,10	0,19	0,11	1,75	1,75	0,00	0,00

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

ANNEXE PRA 1

Programme de travaux du plan de relance autoroutier

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

Nature	Opération
ELARGISSEMENT	Section entre Benoît Malon et Pierreronde de l'autoroute A57

ANNEXE PRA 2

Suivi des travaux du plan de relance autoroutier

Le rapport de suivi des opérations du “plan de relance autoroutier” prévu à l’article 9 ter est constitué des éléments suivants :

1. Fiche de synthèse sur l'avancement du PRA
Carte des opérations
Planning global de l'ensemble des opérations, avec le cas échéant la distinction entre le planning initial et un planning recalé
Ventilation par opération du montant global des dépenses constatées tel que mentionné à l'article 7.6
2. Fiche détaillée par opération
 - a. Présentation de l'opération
Nature de l'opération (notamment au regard de la nomenclature de l'article PRA 1)
Localisation précise
Description de l'opération, au besoin avec des schémas d'ensemble
Planning initial de l'opération
 - b. Etat d'avancement
Détail des procédures, des études et des travaux
Planning recalé, le cas échéant
 - c. Faits marquants depuis le rapport précédent
 - d. Décisions ou avis attendus
 - e. Risques identifiés et mesures correctrices apportées
 - f. Illustrations des travaux, le cas échéant.

ANNEXE PIA 1
Opérations du plan d'investissement autoroutier
(contrat de plan 2017-2021)

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

Dans le cadre du seizième avenant à la convention de concession, la société concessionnaire s'engage à réaliser les opérations suivantes :

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

Nature	Opération	Date prévisionnelle d'entrée en vigueur de la DUP	Date de mise en service	Coût de construction (M€ HT valeur 2016)	Montant pris en compte pour l'application du e) de l'article 7-7 (M€ HT valeur 2016)*	Subvention des collectivités territoriales (M€ HT valeur 2016)
DIFFUSEURS	A8 - Diffuseur de Cadarache	30 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la publication décret approuvant le 16 ^{ème} avenant à la convention de concession et la signature de la dernière convention de financement avec les collectivités locales co-financeuses	30 mois après la DUP	7,15	1,96	5,00

*Les valeurs indiquées correspondent à la valeur actuelle nette 2016 au taux k6 visé à l'article 7.7 des flux de trésorerie après impôts.

2. Autres opérations

Nature	Opération	Date de mise en service / production de l'étude	Coût de construction / de réalisation des études (M€ HT valeur 2016)	Montant pris en compte pour l'application du e) de l'article 7-7 (M€ HT valeur 2016)*	Subvention des collectivités territoriales (M€ HT valeur 2016)
DIFFUSEURS	A8- Quart de diffuseur à Beausoleil	12 mois après la déclaration de projet	6,06	2,02	3,58
AMENAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX	Protection de champs captants	18 mois après l'obtention de l'autorisation ou déclaration au titre de la loi sur l'eau	2,50	1,98	0,00
	Aménagement de 7 éco-ducs et de 4 rétablissements de continuité piscicole	12 mois après l'obtention de l'autorisation loi sur l'eau pour les rétablissements de continuité piscicole et 12 mois après l'approbation par l'État pour les éco-ducs	5,00	3,75	0,00
	Traitement de points noirs bruit (PNB)	54 mois après l'approbation par l'État du programme de traitement des PNB,	22,00	14,51	0,00
	Programme de réalisation de parkings de covoitage (provision)	sans objet (provision)	4,00	2,75	conditions précisées dans l'annexe PIA2

*Les valeurs indiquées correspondent à la valeur actuelle nette 2016 au taux k6 visé à l'article 7.7 des flux de trésorerie après impôts.