Convention passée entre l'État et la Société des Autoroutes du sud de la France (ASF) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes

Version consolidée au 15 janvier 2024

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 ASF, 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 : fca1.dmr.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 7 février 1992 approuvant la convention passée entre l'Etat et la Société des autoroutes du Sud de la France pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes
http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000722297

Décret du 10 mai 1996 approuvant le premier avenant
http://legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?cidTexte=JPDF1205199600007142

Décret du 18 novembre 1997 approuvant le deuxième avenant
http://legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?cidTexte=JPDF2011199700016804

Décret du 26 décembre 1997 approuvant le troisième avenant
http://legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?cidTexte=JPDF2812199700019039

Décret du 29 décembre 1997 approuvant le quatrième avenant
http://legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?cidTexte=JPDF3112199700019441

Décret du 30 décembre 2000 approuvant cinquième avenant
http://www.legifrance.com/jo_pdf.do?cidTexte=JPDF3112200000021324

Ordonnance n° 2001-273 du 28 mars 2001 prolongeant la concession ASF
http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000587710

Décret du 30 novembre 2001 approuvant le sixième avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000395967

Décret du 1er mars 2002 approuvant le septième avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000226208

Décret n° 2003-814 du 26 août 2003 approuvant le huitième avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000246366

Décret du 29 juillet 2004 approuvant le neuvième avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000787401

Décret du 5 novembre 2004 approuvant le dixième avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000259548

Loi n° 2006-241 du 1er mars 2006 relative à la réalisation de la section entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny de l'autoroute A 89 (onzième avenant)
http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000814361

Décret n° 2007-938 du 15 mai 2007 approuvant le douzième avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000276963

Décret n° 2010-328 du 22 mars 2010 approuvant le treizième avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000022018378

Décret n° 2011-120 du 28 janvier 2011 approuvant le quatorzième avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000023491770

Décret n° 2013-578 du 2 juillet 2013 approuvant le quinzième avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000027655158

Décret n° 2015-1045 du 21 août 2015 approuvant le seizième avenant
http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000031074920

Décret n° 2018-959 du 6 novembre 2018 approuvant le dix-septième avenant
https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2018/11/6/2018-959/jo/texte

Décret n° 2022-81 du 28 janvier 2022 approuvant le dix-huitième avenant
https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000045083111

Décret n° 2022-1303 du 10 octobre 2022 approuvant le dix-neuvième avenant
https://www.legifrance.gouv.fr/eli/jo/2022/10/27/0250

Décret n° 2023-1313 du 28 décembre 2023 approuvant le vingtième avenant
https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000048707368

CONVENTION DE CONCESSION

Article 1er

Sous réserve des dispositions des actes administratifs intervenus ou à intervenir, portant déclaration d'utilité publique et, le cas échéant, classement dans la voirie autoroutière, et dans les conditions définies par la présente convention et le cahier des charges annexé, l'Etat concède à ladite société concessionnaire qui accepte la construction, l'entretien et l'exploitation des autoroutes ou sections d'autoroutes, des routes ou sections de routes, et des aires de service suivantes, y compris les ouvrages et installations annexes :

1.1. Sections, ouvrages et installations annexes construits par le concessionnaire :

1. La section de l'Autoroute du Soleil (A 7), d'une longueur de 257,2 km, comprise entre l'échangeur de Vienne-Nord (Isère) et celui de Berre (Bouches-du-Rhône) ;

2. La section de l'autoroute La Provençale (A 8), d'une longueur de 18,1 km, comprise entre l'autoroute A 7 à la bifurcation de Coudoux et l'échangeur Ouest d'Aix-en-Provence (Bouches-du-Rhône) ;

3. L'autoroute La Languedocienne (A 9), comprise entre la bifurcation d'Orange (Vaucluse) et la limite des départements de l'Aude et des Pyrénées-Orientales à Fitou, prolongée par La Catalane (A 9) jusqu'à la frontière espagnole au Perthus (Pyrénées-Orientales). La longueur totale de l'autoroute A 9 est de 280,5 km ;

4. L'autoroute A 61 Toulouse-Narbonne, comprise entre la limite de concession sur la rocade Sud de Toulouse à Ramonville (Haute-Garonne) et la bifurcation avec l'A 9 à Narbonne (Aude), y compris la bretelle de raccordement à la rocade Sud de Toulouse, d'une longueur totale de 138,8 km ;

5. La section de l'autoroute A 62 Bordeaux-Toulouse, d'une longueur de 215,8 km, comprise entre l'échangeur de La Brède (Gironde) et celui de Lalande à Toulouse (Haute-Garonne), y compris la bretelle d'une longueur de 1 km, s'embranchant sur l'autoroute A 62 à Aucamville et la reliant à l'échangeur de la Glacière sur la pénétrante Nord de Toulouse ;

6. Les sections Clermont-Ferrand-Nervieux et Nervieux-Balbigny de l'autoroute A 89, et la section Nervieux-Andrézieux-Bouthéon de l'autoroute A 72, d'une longueur totale de 120,4 km, comprises entre Lussat (Puy-de-Dôme), Balbigny et Andrézieux-Bouthéon (Loire) ;

7. La section Lussat (Puy-de-Dôme)-Lempdes (Puy-de-Dôme) de l'autoroute A 711, d'une longueur de 6,6 km, qui raccorde l'autoroute A 89 à la pénétrante Est de Clermont-Ferrand, à l'ouest de Lempdes ;

8. Les sections de l'autoroute A 64, La Pyrénéenne, comprises entre Briscous (Pyrénées-Atlantiques) et le raccordement avec la RN 117 à l'est de Martres-Tolosane (Haute-Garonne). La longueur totale de ces sections est de 224 km ;

9. La section Toulouse-Muret Nord de l'autoroute A 64, comprise entre l'échangeur de Bordelongue avec les rocades Ouest et Sud de Toulouse et le raccordement avec la RN 117 à Muret (Haute-Garonne). La longueur de cette section est de 13,5 km ;

10. La section de l'autoroute A 10, Poitiers-Sud (Vienne)- Saint-André-de-Cubzac (Gironde), comprise entre l'échangeur de Poitiers-Sud et l'axe de l'ouvrage d'art rétablissant la RD 670 à Saint-André-de-Cubzac, d'une longueur de 218,1 km ;

11. La section de l'autoroute A 11, L'Océane, Le Mans-Angers, comprise entre l'échangeur du Mans-Ouest (Sarthe) et l'axe de l'ouvrage d'art rétablissant la RN 23, au nord-est d'Angers (Maine-et-Loire), d'un longueur de 81,4 km. Cette section comprend la bretelle autoroutière de Pellouailles (Maine-et-Loire), et la bretelle Sud-Ouest du Mans reliant A 11 (échangeur Le Mans-Sud) à la rocade Sud-Ouest du Mans, au carrefour de la RD 309, d'une longueur de 3,4 km ;

12. La section de l'autoroute A 54, Arles-Nîmes, comprise entre la RN 572 à l'ouest d'Arles (Bouches-du-Rhône) et la bifurcation avec l'autoroute A 9 à Nîmes Ouest (Gard), d'une longueur de 24 km ;

13. La section de l'autoroute A 54 Salon-Saint-Martin-de-Crau (Bouches-du-Rhône) comprise entre le raccordement à la section de l'autoroute A 54 en service, au sud de Salon (point de raccordement situé à 150 mètres à l'ouest de la sortie vers Pelissanne) et la déviation de Saint-Martin-de-Crau. Cette section a une longueur de 22,7 km ;

14. La section de l'autoroute A 54, comprise entre la bifurcation avec l'autoroute A 7 à l'est de Salon (Bouches-du-Rhône), et une limite fixée 150 mètres à l'ouest du musoir de la sortie vers Pelissanne (sens A 7-Salon). Cette section d'A 54 a une longueur de 2 km environ ;

15. Les quatre paires d'aires de service de Feyzin (A 7), Vitrolles (A 7), Cabriès-Chabot (A 51) et Gignac (A 55), situées sur des sections non concédées ;

16. Les sections de l'autoroute A 83 comprises entre La Cour-Neuve (Loire-Atlantique) et Oulmes (Vendée). La longueur totale de ces sections est de 114 km ;

17. La section de l'autoroute A 46 comprise entre son raccordement à l'autoroute A 7 à Ternay (Rhône) et son raccordement à l'autoroute A 43 à Saint-Priest (Rhône), d'une longueur de 22 km, et le raccordement au boulevard urbain sud (BUS), d'une longueur de 1 km ;

18. L'autoroute A 68 Toulouse-Gémil, comprise entre l'échangeur avec l'autoroute A 61 et le raccordement à Gémil (Haute-Garonne) avec la route express vers Albi. La longueur de cette section est de 16,6 km ;

19. La bretelle autoroutière A680 de liaison entre l’autoroute A68 et l’autoroute A69, d’une longueur de 9,8 km

;

20. La bretelle autoroutière A 641 de raccordement Ouest de Peyrehorade (Pyrénées-Atlantiques), comprise entre l'échangeur de Peyrehorade sur l'A 64 et la RD 33, d'une longueur de 7 km ;

21. L'autoroute A 837 Rochefort-Saintes (Charente-Maritime), comprise entre son raccordement à la RN 137 à l'ouest de Rochefort et son raccordement à l'autoroute A 10 au nord de Saintes, d'une longueur de 37,3 km ;

22. L'autoroute A 63 entre la RN 10 à Saint-Geours-de-Maremne et la frontière franco-espagnole à Biriatou (milieu de la longueur du pont international de la Bidassoa, mesurée à partir du nu des culées), d'une longueur de 66,5 km.
    Les bâtiments de douane et de police situés sur la plate-forme frontalière de Biriatou ne font pas partie de la concession.

23. La section de l'autoroute A 20 Brive-la-Gaillarde (Corrèze)-Montauban (Tarn-et-Garonne), comprise entre l'échangeur de Nespouls et l'échangeur de Montauban-Nord se raccordant à la RN 20, d'une longueur de 131 km environ ;

24. L'antenne de Lussat, A 710, d'une longueur de 7 km environ (pénétrante Nord de Clermont-Ferrand), comprise entre Lussat (A 89) et A 71 (sortie Nord de Clermont-Ferrand) ;

25. L'autoroute A 89 Clermont-Ferrand-Bordeaux, d'une longueur de 347 km environ, qui comprend :

    - la section de raccordement entre l'A 71 et la bifurcation A 710-A 711 à Lussat (antenne de Saint-Beauzire) ;
    - les sections de la liaison Clermont-Ferrand (A71)-Bordeaux (Arveyres) suivantes :
      - Clermont-Ferrand (A71)—Saint-Germain-les-Vergnes ;
      - Brive Nord—Bordeaux (Arveyres) ;

26. L'autoroute A 87 Murs-Erigné-La Roche-sur-Yon, comprise entre le raccordement à la RN 160 à Murs-Erigné et l’échangeur de La Roche-sur-Yon Ouest se raccordant à la RN 160, d'une longueur de 129 kilomètres environ ;

27. La section de l'autoroute A 66 (ex A 20), Toulouse-Pamiers, comprise entre l'autoroute A 61 à la hauteur de Montesquieu-Lauraguais et la RN 20 à Pamiers, d'une longueur de 40 km environ ;

28. La section de l'autoroute A 83 Nantes-Niort, comprise entre Oulmes (Vendée) et la bifurcation avec l'autoroute A 10 au droit de Niort (Deux-Sèvres), d'une longueur de 34 km environ ;

29. La bretelle du Val d'Aran A 645, entre A 64 (échangeur de Montréjeau) et la RN 125 au sud de Montréjeau (Haute-Garonne), d'une longueur de 5 km environ ;

30. La section de raccordement entre l'autoroute A 9 et l'autoroute A 75 au niveau du demi-diffuseur d'accès au barreau de raccordement à Béziers Nord-Est, représentant une longueur de 5 km environ.

31. L’autoroute A89 Balbigny – La Tour de Salvagny, y compris l’antenne de l’Arbresle, d’une longueur de 54 kilomètres environ.

32. L’autoroute A709, section d’autoroute comprenant les chaussées nouvelles longeant l’autoroute A9 existante et l’ancien tracé de l’autoroute A9 compris entre ces nouvelles chaussées ; dans le sens 1 Nîmes-Béziers, l’origine de l’autoroute A709 est située au droit du PR 87 + 160 de l’autoroute A9 et son extrémité au droit du PR 108 + 025 de l’autoroute A9 ; dans le sens 2 Béziers-Nîmes, l’origine de l’autoroute A709 est située au droit du PR 108 + 225 de l’autoroute A9 et son extrémité au droit du PR 87 + 310 de l’autoroute A9.

1.2. Sections, ouvrages et installations annexes remis par l'Etat à la société concessionnaire :

1. Les sections des autoroutes A 61 et A 62, comprises entre l'échangeur de Lalande (Haute-Garonne) et l'échangeur du Palays (Haute-Garonne), d'une longueur de 15,8 km ;

2. La section Tarbes Est-Capvern de l'autoroute A 64, comprise entre l'échangeur de Tarbes-Est (Hautes-Pyrénées) et Capvern (franchissement de la RN 117), d'une longueur de 25,3 km ;

3. La bretelle d'Aucamville (Haute-Garonne) de l'autoroute A 62 d'une longueur de 1 km ;

4. La section de l'autoroute A 89, comprise entre Thiers-Ouest et Chabreloche (Puy-de-Dôme), d'une longueur de 15 km ;

5. La section de l'autoroute A 64 Orthez-Ouest-Mont (Pyrénées-Atlantiques), d'une longueur de 13,9 km ;

6. La section Vienne-Nord-Ternay de l'autoroute A 7, comprise entre l'échangeur de Vienne-Nord (Isère) avec la pénétrante de Vienne et l'échangeur de Ternay (Rhône) avec A 46 et A 47. Cette section a une longueur de 6,5 km ;

7. La déviation de Saint-Jean-de-Luz d'une longueur de 7,5 km environ ;

8. L'échangeur du Rondelet (Hérault), sur l'autoroute A 9 Orange-Le Perthus ;

9. La bretelle d'accès au carrefour giratoire de la Deveze représentant une longueur de 1 km environ faisant partie du système de raccordement de l'autoroute A 75 sur l'autoroute A 9.

10. Le pont de l’échangeur de Roques reliant l’ex RN 234 à l’autoroute A64 au niveau de Muret.

1.3. Sections, ouvrages et installations annexes remis par l'Etat à la société concessionnaire et nécessitant des aménagements :

1. La section Saint-André-de-Cubzac (Gironde)-Lormont de l'autoroute A 10, comprise entre l'échangeur de Saint-André-de-Cubzac (RD 670) et l'échangeur de la Gardette (rocade Nord-Est de Bordeaux A 630), d'une longueur de 14 km environ. Pour cette section, les aménagements nécessaires, dont le détail figure en annexe, consistent notamment en l'élargissement à 2 x 3 voies en section courante et au doublement du viaduc sur la Dordogne.
2. Sous réserve de son classement dans la voirie autoroutière, la section Murs-Erigné-Angers de la RN 260 (en continuité de l'A 87) entre l'échangeur de Murs-Erigné (RN 160) et l'échangeur de Sorges (RD 4), d'une longueur de 7 km environ. Pour cette section, les aménagements nécessaires consistent en l'élargissement à 2 x 3 voies et au doublement du viaduc des Ponts-de-Cé sur la Loire entre l'échangeur de Haute-Perche (RD 748) et l'échangeur de Sorges (RD 4).

3. Sous réserve de son classement dans la voirie autoroutière, la section de l'autoroute A 64 comprise entre Briscous et l'échangeur de Bayonne-Mousserolles de l'autoroute A 63 (Pyrénées-Atlantiques) d'une longueur de 11 kilomètres.

4. La section du contournement de Montauban de l'autoroute A20 comprise entre le diffuseur n° 60 sur A20 et le diffuseur n° 68 reliant A20 et A62, y compris les bretelles d'échangeur permettant le raccordement jusqu'au giratoire A20 / RD 820, d'une longueur de 16 km environ.

5. Sous réserve de leur classement dans la voirie autoroutière, la section de l'autoroute A 87 entre Sorges et La Monnaie de la RN 260 et la section de l'autoroute A 87 entre La Monnaie et Gatignolles de la RN 1160, d'une longueur de 8 km environ.

6. Sous réserve de son classement dans la voirie autoroutière, la section de la RD 9 entre l'échangeur de Saint-Germain-les-Vergnes sur l'autoroute A 89, d'une part, et l'échangeur de Saint-Pardoux-l'Ortigier sur l'autoroute A 20 d'autre part, d'une longueur de 4,6 km

7. Sous réserve de son classement dans la voirie nationale, la section de la R.M.612 du rond-point de la Condamine exclu au rond-point du Rieucoulon et la section de la R.M.132E2 entre le rond-point du Rieucoulon et la R.N. 109.
   Le réaménagement de ces voiries ainsi concédées par le concessionnaire, sous réserve de leur remise et de leur classement dans la voirie nationale, constitue l'opération du « Contournement Ouest de Montpellier » ou « COM ».

Article 2

La Société concessionnaire s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, toutes les études, procédures, travaux et opérations financières se rapportant à la présente 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 annexés audit cahier.

Article 3

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

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

Tout ouvrage construit par l'Etat ou une collectivité territoriale et se raccordant à un ouvrage compris dans la présente concession, devra recueillir l'accord du concessionnaire et faire l'objet d'un avenant à la présente convention de concession.

Article 4

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

Article 5

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

Article 6

La présente convention et le cahier des charges annexé, entreront en vigueur dès leur approbation par décret en Conseil d'Etat. Ils annuleront alors et remplaceront la précédente et son cahier des charges en date du 10 novembre 1975, ainsi que ses avenants passés les 10 décembre 1976, 22 septembre 1978, 15 octobre 1979, 8 novembre 1979, 6 février 1981, 8 février 1985, 25 novembre 1985, 25 avril 1988, 15 décembre 1990 et 4 janvier 1991. Toutefois, les pièces précédemment annexées énumérées à l'article 47, paragraphe 1 du cahier des charges joint à la présente convention demeurent en vigueur.

Article 7

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

CAHIER DES CHARGES

TITRE I - OBJET ET NATURE DE LA CONCESSION

Article 1er - Objet de la concession

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

1.1. Sections, ouvrages et installations annexes construits par le concessionnaire :

1. La section de l'Autoroute du Soleil (A 7), d'une longueur de 257,2 km, comprise entre l'échangeur de Vienne-Nord (Isère) et celui de Berre (Bouches-du-Rhône) ;

2. La section de l'autoroute La Provençale (A 8), d'une longueur de 18,1 km, comprise entre l'autoroute A 7 à la bifurcation de Coudoux et l'échangeur Ouest d'Aix-en-Provence (Bouches-du-Rhône) ;

3. L'autoroute La Languedocienne (A 9), comprise entre la bifurcation d'Orange (Vaucluse) et la limite des départements de l'Aude et des Pyrénées-Orientales à Fitou, prolongée par La Catalane (A 9) jusqu'à la frontière espagnole au Perthus (Pyrénées-Orientales). La longueur totale de l'autoroute A 9 est de 280,5 km ;

4. L'autoroute A 61 Toulouse-Narbonne, comprise entre la limite de concession sur la rocade Sud de Toulouse à Ramonville (Haute-Garonne) et la bifurcation avec l'A 9 à Narbonne (Aude), y compris la bretelle de raccordement à la rocade Sud de Toulouse, d'une longueur totale de 138,8 km ;

5. La section de l'autoroute A 62 Bordeaux-Toulouse, d'une longueur de 215,8 km, comprise entre l'échangeur de La Brède (Gironde) et celui de Lalande à Toulouse (Haute-Garonne), y compris la bretelle d'une longueur de 1 km, s'embranchant sur l'autoroute A 62 à Aucamville et la reliant à l'échangeur de la Glacière sur la pénétrante Nord de Toulouse ;

6. Les sections Clermont-Ferrand-Nervieux et Nervieux-Balbigny de l'autoroute A 89, et la section Nervieux-Andrézieux-Bouthéon de l'autoroute A 72, d'une longueur totale de 120,4 km, comprises entre Lussat (Puy-de-Dôme), Balbigny et Andrézieux-Bouthéon (Loire) ;

7. La section Lussat (Puy-de-Dôme)-Lempdes (Puy-de-Dôme) de l'autoroute A 711, d'une longueur de 6,6 km, qui raccorde l'autoroute A 89 à la pénétrante Est de Clermont-Ferrand, à l'ouest de Lempdes ;

8. Les sections de l'autoroute A 64, La Pyrénéenne, comprises entre Briscous (Pyrénées-Atlantiques) et le raccordement avec la RN 117 à l'est de Martres-Tolosane (Haute-Garonne). La longueur totale de ces sections est de 224 km ;

9. La section Toulouse-Muret Nord de l'autoroute A 64, comprise entre l'échangeur de Bordelongue avec les rocades Ouest et Sud de Toulouse et le raccordement avec la RN 117 à Muret (Haute-Garonne). La longueur de cette section est de 13,5 km ;

10. La section de l'autoroute A 10, Poitiers-Sud (Vienne)- Saint-André-de-Cubzac (Gironde), comprise entre l'échangeur de Poitiers-Sud et l'axe de l'ouvrage d'art rétablissant la RD 670 à Saint-André-de-Cubzac, d'une longueur de 218,1 km ;

11. La section de l'autoroute A 11, L'Océane, Le Mans-Angers, comprise entre l'échangeur du Mans-Ouest (Sarthe) et l'axe de l'ouvrage d'art rétablissant la RN 23, au nord-est d'Angers (Maine-et-Loire), d'un longueur de 81,4 km. Cette section comprend la bretelle autoroutière de Pellouailles (Maine-et-Loire), et la bretelle Sud-Ouest du Mans reliant A 11 (échangeur Le Mans-Sud) à la rocade Sud-Ouest du Mans, au carrefour de la RD 309, d'une longueur de 3,4 km ;

12. La section de l'autoroute A 54, Arles-Nîmes, comprise entre la RN 572 à l'ouest d'Arles (Bouches-du-Rhône) et la bifurcation avec l'autoroute A 9 à Nîmes Ouest (Gard), d'une longueur de 24 km ;

13. La section de l'autoroute A 54 Salon-Saint-Martin-de-Crau (Bouches-du-Rhône) comprise entre le raccordement à la section de l'autoroute A 54 en service, au sud de Salon (point de raccordement situé à 150 mètres à l'ouest de la sortie vers Pelissanne) et la déviation de Saint-Martin-de-Crau. Cette section a une longueur de 22,7 km ;

14. La section de l'autoroute A 54, comprise entre la bifurcation avec l'autoroute A 7 à l'est de Salon (Bouches-du-Rhône), et une limite fixée 150 mètres à l'ouest du musoir de la sortie vers Pelissanne (sens A 7-Salon). Cette section d'A 54 a une longueur de 2 km environ ;

15. Les quatre paires d'aires de service de Feyzin (A 7), Vitrolles (A 7), Cabriès-Chabot (A 51) et Gignac (A 55), situées sur des sections non concédées ;

16. Les sections de l'autoroute A 83 comprises entre La Cour-Neuve (Loire-Atlantique) et Oulmes (Vendée). La longueur totale de ces sections est de 114 km ;

17. La section de l'autoroute A 46 comprise entre son raccordement à l'autoroute A 7 à Ternay (Rhône) et son raccordement à l'autoroute A 43 à Saint-Priest (Rhône), d'une longueur de 22 km, et le raccordement au boulevard urbain sud (BUS), d'une longueur de 1 km ;

18. L'autoroute A 68 Toulouse-Gémil, comprise entre l'échangeur avec l'autoroute A 61 et le raccordement à Gémil (Haute-Garonne) avec la route express vers Albi. La longueur de cette section est de 16,6 km ;

19. La bretelle autoroutière A680 de liaison entre l’autoroute A68 et l’autoroute A69, d’une longueur de 9,8 km

;

20. La bretelle autoroutière A 641 de raccordement Ouest de Peyrehorade (Pyrénées-Atlantiques), comprise entre l'échangeur de Peyrehorade sur l'A 64 et la RD 33, d'une longueur de 7 km ;

21. L'autoroute A 837 Rochefort-Saintes (Charente-Maritime), comprise entre son raccordement à la RN 137 à l'ouest de Rochefort et son raccordement à l'autoroute A 10 au nord de Saintes, d'une longueur de 37,3 km ;

22. L'autoroute A 63 entre la RN 10 à Saint-Geours-de-Maremne et la frontière franco-espagnole à Biriatou (milieu de la longueur du pont international de la Bidassoa, mesurée à partir du nu des culées), d'une longueur de 66,5 km.
    Les bâtiments de douane et de police situés sur la plate-forme frontalière de Biriatou ne font pas partie de la concession.

23. La section de l'autoroute A 20 Brive-la-Gaillarde (Corrèze)-Montauban (Tarn-et-Garonne), comprise entre l'échangeur de Nespouls et l'échangeur de Montauban-Nord se raccordant à la RN 20, d'une longueur de 131 km environ ;

24. L'antenne de Lussat, A 710, d'une longueur de 7 km environ (pénétrante Nord de Clermont-Ferrand), comprise entre Lussat (A 89) et A 71 (sortie Nord de Clermont-Ferrand) ;

25. L'autoroute A 89 Clermont-Ferrand-Bordeaux, d'une longueur de 347 km environ, qui comprend :

    - la section de raccordement entre l'A 71 et la bifurcation A 710-A 711 à Lussat (antenne de Saint-Beauzire) ;

    - Les sections de la liaison Clermont-Ferrand (A71)-Bordeaux (Arveyres) suivantes :
      - Clermont-Ferrand (A71)—Saint-Germain-les-Vergnes ;
      - Brive Nord—Bordeaux (Arveyres) ;

26. L'autoroute A 87 Murs-Erigné-La Roche-sur-Yon, comprise entre le raccordement à la RN 160 à Murs-Erigné et l’échangeur de La Roche-sur-Yon Ouest se raccordant à la RN 160, d'une longueur de 129 kilomètres environ ;

27. La section de l'autoroute A 66 (ex A 20), Toulouse-Pamiers, comprise entre l'autoroute A 61 à la hauteur de Montesquieu-Lauraguais et la RN 20 à Pamiers, d'une longueur de 40 km environ ;

28. La section de l'autoroute A 83 Nantes-Niort, comprise entre Oulmes (Vendée) et la bifurcation avec l'autoroute A 10 au droit de Niort (Deux-Sèvres), d'une longueur de 34 km environ ;
29. La bretelle du Val d'Aran A 645, entre A 64 (échangeur de Montréjeau) et la RN 125 au sud de Montréjeau (Haute-Garonne), d'une longueur de 5 km environ ;

30. La section de raccordement entre l'autoroute A 9 et l'autoroute A 75 au niveau du demi-diffuseur d'accès au barreau de raccordement à Béziers Nord-Est, représentant une longueur de 5 km environ.

31. L’autoroute A89 Balbigny – La Tour de Salvagny, y compris l’antenne de l’Arbresle, d’une longueur de 54 kilomètres environ.

32. L’autoroute A709 , section d’autoroute comprenant les chaussées nouvelles longeant l’autoroute A9 existante et l’ancien tracé de l’autoroute A9 compris entre ces nouvelles chaussées ; dans le sens 1 Nîmes-Béziers, l’origine de l’autoroute A709 est située au droit du PR 87 + 160 de l’autoroute A9 et son extrémité au droit du PR 108 + 025 de l’autoroute A9 ; dans le sens 2 Béziers-Nîmes, l’origine de l’autoroute A709 est située au droit du PR 108 + 225 de l’autoroute A9 et son extrémité au droit du PR 87 + 310 de l’autoroute A9.

1.2. Sections, ouvrages et installations annexes remis par l'Etat à la société concessionnaire :

1. Les sections des autoroutes A 61 et A 62, comprises entre l'échangeur de Lalande (Haute-Garonne) et l'échangeur du Palays (Haute-Garonne), d'une longueur de 15,8 km ;

2. La section Tarbes Est-Capvern de l'autoroute A 64, comprise entre l'échangeur de Tarbes-Est (Hautes-Pyrénées) et Capvern (franchissement de la RN 117), d'une longueur de 25,3 km ;

3. La bretelle d'Aucamville (Haute-Garonne) de l'autoroute A 62 d'une longueur de 1 km;

4. La section de l'autoroute A 89, comprise entre Thiers-Ouest et Chabreloche (Puy-de-Dôme), d'une longueur de 15 km ;

5. La section de l'autoroute A 64 Orthez-Ouest-Mont (Pyrénées-Atlantiques), d'une longueur de 13,9 km ;

6. La section Vienne-Nord-Ternay de l'autoroute A 7, comprise entre l'échangeur de Vienne-Nord (Isère) avec la pénétrante de Vienne et l'échangeur de Ternay (Rhône) avec A 46 et A 47. Cette section a une longueur de 6,5 km ;

7. La déviation de Saint-Jean-de-Luz d'une longueur de 7,5 km environ ;

8. L'échangeur du Rondelet (Hérault), sur l'autoroute A 9 Orange-Le Perthus ;

9. La bretelle d'accès au carrefour giratoire de la Deveze représentant une longueur de 1 km environ faisant partie du système de raccordement de l'autoroute A 75 sur l'autoroute A 9.

10. Le pont de l’échangeur de Roques reliant l’ex RN 234 à l’autoroute A64 au niveau de Muret.

1.3. Sections, ouvrages et installations annexes remis par l'Etat à la société concessionnaire et nécessitant des aménagements :

1. La section Saint-André-de-Cubzac (Gironde)-Lormont de l'autoroute A 10, comprise entre l'échangeur de Saint-André-de-Cubzac (RD 670) et l'échangeur de la Gardette

(rocade Nord-Est de Bordeaux A 630), d'une longueur de 14 km environ. Pour cette section, les aménagements nécessaires, dont le détail figure en annexe, consistent notamment en l'élargissement à 2 x 3 voies en section courante et au doublement du viaduc sur la Dordogne.

2. Sous réserve de son classement dans la voirie autoroutière, la section Murs-Erigné-Angers de la RN 260 (en continuité de l'A 87) entre l'échangeur de Murs-Erigné (RN 160) et l'échangeur de Sorges (RD 4), d'une longueur de 7 km environ. Pour cette section, les aménagements nécessaires consistent en l'élargissement à 2 x 3 voies et au doublement du viaduc des Ponts-de-Cé sur la Loire entre l'échangeur de Haute-Perche (RD 748) et l'échangeur de Sorges (RD 4).

3. Sous réserve de son classement dans la voirie autoroutière, la section de l'autoroute A 64 comprise entre Briscous et l'échangeur de Bayonne-Mousserolles de l'autoroute A 63 (Pyrénées-Atlantiques) d'une longueur de 11 kilomètres.

4. La section du contournement de Montauban de l'autoroute A20 comprise entre le diffuseur n° 60 sur A20 et le diffuseur n° 68 reliant A20 et A62, y compris les bretelles d'échangeur permettant le raccordement jusqu'au giratoire A20 / RD 820, d'une longueur de 16 km environ.

5. Sous réserve de leur classement dans la voirie autoroutière, la section de l'autoroute A 87 entre Sorges et La Monnaie de la RN 260 et la section de l'autoroute A 87 entre La Monnaie et Gatignolles de la RN 1160, d'une longueur de 8 km environ.

6. Sous réserve de son classement dans la voirie autoroutière, la section de la RD 9 entre l'échangeur de Saint-Germain-les-Vergnes sur l'autoroute A 89, d'une part, et l'échangeur de Saint-Pardoux-l'Ortigier sur l'autoroute A 20 d'autre part, d'une longueur de 4,6 km.

7. Sous réserve de de son classement dans la voirie nationale, la section de la R.M.612 du rond-point de la Condamine exclu au rond-point du Rieucoulon et la section de la R.M.132E2 entre le rond-point du Rieucoulon et la RN 109.
Le réaménagement de ces voiries ainsi concédées par le concessionnaire, sous réserve de leur remise et de leur classement dans la voirie nationale, constitue l'opération du « Contournement Ouest de Montpellier » ou « COM ».

Article 2 - Assiette de la concession

2.1. 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, route ou section de route, 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 ou de la route.

Sur *La Catalane* (A 9) et l'autoroute de la Côte basque (A 63) la concession s'étend à la plate-forme nécessaire aux contrôles à la frontière espagnole, à proximité immédiate de la frontière ; elle ne s'étend pas aux bâtiments des postes de douane et de police.

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 3 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.

Les voiries et les terrains nécessaires à la réalisation du Contournement Ouest de Montpellier sont remis au concessionnaire par l'Etat dans les conditions fixées à l'article 5 à la date de démarrage des travaux principaux. A compter de leur remise par l'Etat, le concessionnaire en assure ou en fait assurer l'exploitation. Le concessionnaire peut, dès la date d'entrée en vigueur du 18e avenant, et sous réserve de l'accord de l'exploitant, procéder sur le périmètre du Contournement Ouest de Montpellier à toutes études, relevés, investigations, sondages et dévoiements de réseaux, nécessaires à l'exécution de la concession.

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. A 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 Sous réserve du classement dans la voirie autoroutière des sections mentionnées aux paragraphes 1.3.2, 1.3.3, 1.3.5 et 1.3.6 de l'article 1er du présent cahier des charges, la longueur des autoroutes concédées à la société concessionnaire est de 2721 kilomètres environ, compte tenu des sections déjà construites par l'Etat, d'une longueur de 142 kilomètres environ

3.2 Le profil en travers initial intégrant les possibilités ultérieures d'élargissement, le nombre de voies mises en service en première phase et la vitesse de référence des différents tronçons d'autoroutes, ou de routes et des bretelles sont définis dans le tableau ci-après et par les annexes 4 (profils en travers types) au présent cahier des charges.

AUTOROUTES OU ROUTES	**NOMBRES DE VOIES et largeur de plateforme**		**VITESSE de référence (km/h) ou catégorie**
	Phase définitive	**Première phase éventuellement**	
A 62			
Labrède – Langon	2 x 3 voies sur 34 mètres ; T.P.C.: 5 mètres.	2 x 2 voies sur 27,50 mètres ; T.P.C. : 5 mètres.	140 km/h (sauf dérogations locales)
Langon – Agen	2 x 2 voies sur 26 mètres ; T.P.C. : 5 mètres ; B.A.U. : 2,50 mètres.	-	140 km/h (sauf dérogations locales)
Agen – Castelsarrasin	2 x 2 voies sur 26 mètres ; T.P.C. : 5 mètres ; B.A.U. : 2,50 mètres.	-	120 km/h (sauf dérogations locales)
Castelsarrasin – Montauban	2 x 2 voies sur 26,5 mètres ; T.P.C. : 5 mètres ; B.A.U. : 3 mètres.	-	140 km/h (sauf dérogations locales)
Montauban - Saint Jory	2 x 3 voies sur 33,5 mètres ;	2 x 2 voies sur 26,5	140 km/h

AUTOROUTES OU ROUTES	NOMBRES DE VOIES et largeur de plateforme		VITESSE de référence (km/h) ou catégorie
	Phase définitive	Première phase éventuellement	
	T.P.C. : 5 mètres ; B.A.U. : 3 mètres.	mètres ; T.P.C. : 5 mètres ; B.A.U. : 3 mètres.	(sauf dérogations locales)
Saint Jory – Toulouse	2 x 3 voies sur 34 mètres ; T.P.C. : 5 mètres ; B.A.U. : 3 mètres.	2 x 2 voies sur 27 mètres ; T.P.C. : 5 mètres ; B.A.U. : 3 mètres.	140 km/h (sauf dérogations locales)
A 61			
Toulouse (Le Palays) – Narbonne	2 x 3 voies sur 33 ,5 mètres ; T.P.C. : 5 mètres ; B.A.U. : 3 mètres.	2 x 2 voies sur 26,5 mètres ; T.P.C. : 5 mètres ; B.A.U. : 3 mètres.	140 km/h (sauf dérogations locales)
A 89			
Clermont-Ferrand – Chabreloche (P.K. 0 à P.K. 43,3)	2 x 2 voies sur 24,5 m ; T.P.C. : 4 m excepté entre P.K. 28,9 et P.K. 43,3 où T.P.C. : 3 m ; B.A.U. : 2,50	-	140 km/h (sauf dérogations locales)
Chabreloche – Grézolles (P.K. 43,3 à PK 68,1)	2 x 2 voies sur 23,5 m ; T.P.C. : 3 m excepté entre P.K. 48,3 et P.K. 50,8 et entre P.K. 63,8 et P.K. 65,8 où T.P.C. : 2 m ; B.A.U. : 2,50 m ; berme engazonnée : 0,75 m	-	80 km/h
Grézolles – Saint-Germain-Laval (P.K. 68,1 à P.K. 75,3)	2 x 2 voies sur 23,5 m ; T.P.C. : 3 m ; B.A.U. : 2,50 m ; berme engazonnée : 0,75 m	-	100 km/h
Saint-Germain-Laval – Nervieux (P.K. 75,3 à P.K. 84,6)	2 x 2 voies sur 23,5 m ; T.P.C. : 3 m excepté entre P.K. 81,6 et P.K. 84,6 où T.P.C. : 5 m ; B.A.U. : 2,5 m ; berme engazonnée : 0,75 m	-	120 km/h
Nervieux – Balbigny	2 x 2 voies sur 23,50 m ; T.P.C. : 3 ou 3,5 m ; B.A.U. : 2,5 m ; berme : 0,75 m	-	L 120 ICTAAL
A 72			
Nervieux – Feurs (P.K. 84,6 à P.K. 95,5)	2 x 2 voies sur 23,5 m ; T.P.C. : 3 m excepté entre P.K. 84,6 et P.K. 85,6, entre P.K. 89,3 et P.K. 90,3 et entre P.K. 94,6 et P.K. 95,5	-	140 km/h

AUTOROUTES OU ROUTES	NOMBRES DE VOIES et largeur de plateforme		VITESSE de référence (km/h) ou catégorie
	Phase définitive	**Première phase éventuellement**	
	où T.P.C. : 5 m ; B.A.U. : 2,5 m ; berme engazonnée : 0,75 m		
Feurs – Andrezieux-Bouthéon (P.K. 95,5 à P.K. 122,3)	2 x 2 voies sur 23,5 m ; T.P.C. : 3 m ; B.A.U. : 2,50 m; berme engazonnée : 0,75 m, excepté entre P.K. 95,5 et P.K. 98,8, entre P.K. 111,1 et P.K. 113,3 et entre P.K 117,5 et P.K. 122,3 où 2 x 2 voies sur 25,50 m ; T.P.C : 5 m	-	140 km/h
A 9			
Perpignan Nord – Perpignan Sud	2 x 3 voies sur 31.60 m ; TPC 2.60m ; BAU 3m	2 x 2 voies sur 26. mètres	140
Perpignan Sud – Le Boulou	2 x 3 voies sur 34 m ; TPC 5 m ; BAU 3m	2 x 2 voies sur 26 mètres	140
Le Boulou - frontière espagnole	2 x 3 voies sur 31,6 m à 34 m ; BAU de 3 m, TPC variable 2,6 m à 5 m	2 x 2 voies sur 26 m ; T.P.C. et B.A.U. de largeurs variables	100
A 10			
Poitiers Sud – Saint-André-de-Cubzac	2 x 2 voies sur 27 m ; T.P.C. : 5 m ; B.A.U. : 3 m	-	140 km/h
Saint-André-de-Cubzac – Lormont	2 x 3 voies sur 35 m ; T.P.C. : 5 m ; B.A.U. : 3 m (1,50 m localement au droit des écrans acoustiques à Cardon-Blanc)	-	110 km/h
A 64			
Section Guiche – Orthez	2 x 2 voies sur 24 m ; T.P.C. : 2,50 m ou 3 m ou 5m selon les tronçons ; B.A.U. : 2 m ou 2,50 m selon les tronçons. Les ouvrages non courants auront une largeur utile de tablier de 8,5 m avec des bandes dérasées de 1 m à droite et 0,5 m à gauche	-	120 km/h

AUTOROUTES OU ROUTES	NOMBRES DE VOIES et largeur de plateforme		VITESSE de référence (km/h) ou catégorie
	Phase définitive	**Première phase éventuellement**	
Bretelle autoroutière Guiche – Urt-Briscous (15,6 km environ)	2 x 2 voies sur 23 m ; T.P.C. : 2,5 m ; B.A.U. : 2,5 m. Sur ouvrage non courant, tablier de 8,5 m de largeur utile avec bande dérasée de 1 m à droite et 0,5 m à gauche	-	L 120 ICTAAL
Bayonne-Mousserolles – Briscous	2 x 2 voies sur 22 m	-	L 2 ICTAAL
Orthez – Soumoulou	2 x 2 voies sur 27 m ; T.P.C. : 5 m ; B.A.U. : 3 m	-	120 km/h
Soumoulou –Tarbes-Est	2 x 2 voies sur 24 m ; T.P.C. : 3 m ; B.A.U. : 2,50 m excepté entre P.K. 113,6 à P.K. 122,6 et P.K. 130,25 à P.K. 132,5 où : 2 x 2 voies sur 26 m ; T.P.C. : 5 m : B.A.U. : 2,50 m	-	120 km/h 100 km/h (sur les rampes)
Tarbes-Est – Capvern	2 x 2 voies sur 23,5 m et 3 voies pour VSVL sur 24 m ; T.P.C. : 3 m ; B.A.U. : 2,5 m	-	100 km/h
Capvern – Pinas	2 x 2 voies sur 23,5 m et 28,5 m ; T.P.C. : 3 m et 8 m ; B.A.U. : 2,5 m	-	L 120 ICTAAL
Pinas – Martres-Tolosane	2 x 2 voies sur 24,6 m ; T.P.C. : 3 m et 5 m entre Lestelle et Martres ; B.A.U. : 2,5 m	-	L 120 ICTAAL
Toulouse – Muret Nord	2 x 3 voies sur 33 m ; T.P.C. : 4 m ; B.A.U. : 3 m	de Roques (ou B.P.V. de Muret) à Muret 2 x 2 voies sur 33 m ; T.P.C. : 4 m ; B.A.U. : 3 m	L 120 ICTAAL (sauf bifurcation de Bordelongue : U 60 ICTAVRU et Section Roques - Toulouse A 100 ICTAVRU)
A 720			
Lussat – Lempdes (bretelle dite de Lempdes)	2 x 2 voies sur 26,5 m ; T.P.C. : 5 m ; B.A.U. : 3 m (sauf dérogations).	-	140 km/h (sauf dérogations locales)
A 11			
Le Mans – Pellouailles	2 x 2 voies sur 23,5 m ;	-	L 120 ICTAAL

AUTOROUTES OU ROUTES	NOMBRES DE VOIES et largeur de plateforme		VITESSE de référence (km/h) ou catégorie
	Phase définitive	**Première phase éventuellement**	
(P.K. 0 à P.K. 76,5).	T.P.C. : 3 m ; B.A.U. : 2,50 m excepté entre P.K. 0 à P.K.3, P.K. 14,5 à P.K. 17,5, P.K. 31 à P.K. 35,5, P.K. 48,2 à P.K. 51,3 et P.K. 68,4 à P.K. 72,4 où 2 x 2 voies sur 25,50 m ; T.P.C : 5 m ; B.A.U. : 2,50 m		
Pellouailles - Angers (P.K. 76,5 à P.K. 81,5)	2 x 3 voies sur 30,50 m ; T.P.C. : 3 m ; B.A.U. : 2,50 m	2 x 2 voies sur 24 m ; T.P.C. : 3 m ; B.A.U. : 3 m	120 km/h
A 54			
Arles – Nîmes	2 x 2 voies sur 23,50 m non élargissables ; T.P.C. : 3 m ou 5 m ; B.A.U. : 2,80 m	-	L 120 ICTAAL
A 46			
St-Priest – R.D. 518	Elargissable à 2 x 3 voies	2 x 2 voies sur 25 m et 2 x 2 voies sur 25,50 m ; T.P.C. : 3,50 m ; B.A.U. : 3,25 m	L 100 ICTAAL
R.D. 518 – B.U.S.	Elargissable à 2 x 3 voies	2 x 2 voies sur 26 m ; T.P.C. : 3,50 m ; B.A.U. : 3,25 m	L 100 ICTAAL
B.U.S. – A 7	Elargissable à 2 x 3 voies	2 x 2 voies sur 26 m ; T.P.C. : 3 mètres ; B.A.U. : 3,25 m	L 100 ICTAAL
A 68			
Toulouse – Gémil	Entre A 61 et l'échangeur de l'Union. Elargissable à 2 x 3 voies. Entre l'échangeur de l'Union et Gémil 2 x 2 voies sur 25 m ; T.P.C. : 3 m ; B.A.U. : 3 m (section avec voie pour véhicules lents)	2 x 2 voies sur 32 m entre A 61 et l'échangeur de l'Union ; T.P.C. : 10 m ; B.A.U. : 3 m	L 100 ICTAAL
A 83			
Nantes – Niort	2 x 2 voies sur 24,5 m et 26,5 m sur 20% du tracé ;	-	L 120 ICTAAL

AUTOROUTES OU ROUTES	NOMBRES DE VOIES et largeur de plateforme		VITESSE de référence (km/h) ou catégorie
	Phase définitive	**Première phase éventuellement**	
A 54 Salon – Saint-Martin-de-Crau	T.P.C. : 3 m et 5 m sur 20% du tracé ; B.A.U. : 3 m Entre Saint-Martin-de-Crau et l'échangeur de Grans : 2 x 3 voies sur 33,50 m ; T.P.C. : 5 m ; B.A.U. : 3 m Antenne de Salon : 2 x 3 voies sur 31,50 m ; T.P.C. : 3 m ; B.A.U. 3 m	Entre Saint-Martin-de-Crau et l'échangeur de Grans : 2 x 2 voies sur 33,50 m ; T.P.C. : 12 m ; B.A.U. : 3 m Antenne de Salon : 2 x 2 voies sur 31,50 m ; T.P.C. : 3 m ; B.A.U. 3 m	L 120 ICTAAL
A 20 Brive-la-Gaillarde – Montauban	2 x 2 voies sur 24,50 m ou 26,50 m selon les tronçons ; T.P.C. : 3 m ou 5 m selon les tronçons ; B.A.U. : 3 m	-	L 120 ICTAAL
Contournement de Montauban entre le diffuseur N°60 sur A20 et diffuseur N°68 reliant A20et A62, y compris les bretelles de l'échangeur permettant le raccordement jusqu'au giratoire A20/RD820.	2 x 2 voies, largeurs plateforme, TPC et BAU variables	-	L2 ICTAAL 2000 entre le diffuseur n°60 et le diffuseur n°65 100 km/h entre le diffuseur n°65 et le diffuseur n°68 (sauf dérogations locales)
A 68 Bretelle autoroutière A680 de liaison entre l'autoroute A68 et l'autoroute A69	2 x 2 voies sur 23,6m à 24.6 m selon les tronçons ; TPC : 2,6 m ; BAU : 2,5 m	2 voies bidirectionnelles sur 13 m ; B.D.D. 1 m ; chaussée de 7 m	L1 et L2 ICTAAL selon les sections
A 64 Bretelle de raccordement à l'Ouest de Peyrehorade	2 voies bidirectionnelles sur 11 mètres ; accotements 2 mètres.	-	100 km/h ICTARN
A 710 Antenne de Lussat	2 x 2 voies sur 25,50 m de	-	

AUTOROUTES OU ROUTES	NOMBRES DE VOIES et largeur de plateforme		VITESSE de référence (km/h) ou catégorie
	Phase définitive	**Première phase éventuellement**	
	plateformes ; T.P.C. : 4 m ; B.A.U. : 3 m		140 km/h
A 837			
Saintes – Rochefort.	2 x 2 voies sur 24,50 m ou 26,50 m selon les tronçons ; T.P.C. : 3 m ou 5 m selon les tronçons (et réduit à 2,60 m sur la déviation existante de Rochefort) ; B.A.U. : 3 m	-	L 120 ICTAAL
A 63			
Biriatou- Saint-Jean-de-Luz Sud	2 x 3 voies sur 30,50 mètres (TPC =3.50)	2 x 2 voies sur 22,30 mètres	80 au sud 100 au nord
Saint-Jean-de-Luz Sud – Biarritz La Négresse	2 x 3 voies sur 30,50mètres (TPC = 3.50 mètres)	2 x 2 voies sur 25,00 mètres (PK 7.7 à 13.2) ou 23,00mètres (PK 13.2 à 22)	100
Biarritz La Négresse – Bayonne Sud	2 x 3 voies sur 30,50 mètres	2 x 2 voies sur 23,00 mètres (TPC 3.00 m)	100
Bayonne Sud – Bayonne Nord	2 x 3 voies sur 30,50 mètres	2 x 2 voies sur 23,00 mètres (TPC 3.00m)	100
Bayonne Nord – Ondres	2 x 3 voies sur 30.50 m	2 x 2 voies sur 23,20 mètres (TPC 3.20m)	100
Ondres – Saint-Geours-de-Maremne	2 x 3 voies sur 30,5 m	2 x 2 voies sur 23,70 m	120 jusqu'au PK 161.9 100 au-delà du PK 161,9
A 89			
Bordeaux – Brive Nord	2 x 2 voies sur 25 m	-	L 120 ICTAAL ou L 100 ICTAAL selon les sections et sauf dérogations locales
Saint-Pardoux-l'Ortigier – Saint-Germain-les-Vergnes	2 × 2 voies sur 22,80m	-	L 2 ICTAAL 2000
Saint-Germain-les-Vergnes – Clermont-Ferrand	2 × 2 voies sur 25 m	-	L 120 ICTAAL ou L 100 ICTAAL selon les sections et sauf dérogations locales

AUTOROUTES OU ROUTES	NOMBRES DE VOIES et largeur de plateforme		VITESSE de référence (km/h) ou catégorie
	Phase définitive	**Première phase éventuellement**	
A 87			
A87 (ex-RN 1160) Gatignolles -La Monnaie	2 x 2 voies largeurs plateforme, TPC et BAU variables	-	A80 (sauf dérogations locales)
A87 (ex-RN 260) La Monnaie - Sorges	2 x 3 voies largeurs plate-forme, TPC et BAU variables	-	A100 (sauf dérogations locales)
Sorges – Haute Perche	2 x 3 voies	-	L 1 ICTAAL
Haute Perche - Murs-Erigné	2 x 2 voies	-	L 1 ICTAAL
Murs-Erigné - La Roche-sur-Yon Est	2 x 2 voies sur 25 m	-	L 120 ICTAAL
La Roche-sur-Yon Est - La Roche-sur-Yon Ouest	2 x 2 voies sur 25 m	-	L 120 ICTAAL
A 66			
Toulouse – Pamiers	2 x 2 voies sur 25 m	-	L 120 ICTAAL sauf dérogation locale dans toute la traversée des coteaux du Lauragais
A 645			
Val d'Aran	2 voies	-	T 100 ARP
A75-A9			
Raccordement	2 x 2 voies sur 25 m	-	L1 ICTAAL
A9			
Saint-Jean-de-Védas – Vendargues	2 x 3 voies sur 32 m	-	110
A709			
Bifurcation A9/A709 Ouest – Montpellier Ouest			
Montpellier Ouest – Vendargues	2x2 voies sur 21m	-	L2 ICTAAL
Vendargues - Bifurcation A9/A709 Est	2x3 voies sur 28m		
	2x2 voies sur 21m		

AUTOROUTES OU ROUTES	NOMBRES DE VOIES et largeur de plateforme		VITESSE de référence (km/h) ou catégorie
	Phase définitive	Première phase éventuellement	
COM			
Bifurcation A709 – Bellevue -	2x2 voies sur 22,80m		VSA 90
Bellevue – Rieu Coulon	2x2 voies + voies d'entrecroisements sur 25,80m		VSA 90
Rieu Coulon – Gennevaux	2x2 voies sur 22,80m		VSA 90
Gennevaux –Demi-échangeur RM65 Est	2x2 voies + voies d'entrecroisements sur 25,80m		VSA 90
Demi-échangeur RM65 Est -Demi-échangeur RM65 Ouest	2x2 voies sur 22,80m		VSA 90
Demi-échangeur RM65 Ouest -RN109	2x2 voies + voies d'entrecroisements sur 25,80m		VSA 90

3.3 Les autoroutes doivent permettre le passage des convois militaires M 120.
Toutefois les ouvrages des autoroutes construites avant la date d'application de la circulaire du 29.12.1971 fixant les normes des convois M 120 ont été conçus sur la base de la circulaire du 11.02.1946 (char de 100 tonnes).

3.4 Les autoroutes ou sections concédées comportent les diffuseurs ci-après.

AUTOROUTES OU ROUTES	ECHANGEURS		VOIES RACCORDEES
	Première phase	Deuxième phase	
A 7	Demi-diffuseur de Vienne Nord (orienté vers le Nord) Demi-diffuseur de Condrieu (orienté vers le Nord) sur contournement de Vienne		A 7 R.N. 86

AUTOROUTES OU ROUTES	ECHANGEURS		VOIES RACCORDEES
	Première phase	**Deuxième phase**	
	Demi-diffuseur de Vienne Sud (orienté vers le Sud)		R.N. 7
	Entrée d'Auberives (chaussée Ouest sens Nord-Sud)		R.N. 7
	Chanas		R.D. 519
	Tain		R.D. 532
	Valence-Nord		R.N. 7
	Valence-Sud		R.N. 7
	Loriol		R.D. 104
	Montélimar-Nord		R.N. 7
	Montélimar-Sud		R.N. 7
	Bollène		R.N. 94
		Sortie Piolenc (chaussée Est—sens Sud-Nord)	R.N. 7
	Entrée d'Orange Nord (chaussée ouest sens Nord-Sud)		C.C. n°8 (Piolenc)
	Bifurcation A7 / A9 Orange		A 9
	Orange		R.D. 17
	Entrée d'Orange-Sud (chaussée Est - sens Sud-Nord)		R.N. 7
	Avignon-Nord		R.N. 107
	Avignon-Sud		R.N. 7
	Cavaillon		R.N. 538
	Sénas		R.N. 7
	Sortie de Salon-Nord (chaussée Ouest - sens Nord-Sud)		R.D. 538
	Entrée de Salon-Nord (chaussée Est - sens Sud-Nord)		R.D. 538
	Salon		A 54
	Bifurcation A 7 / A 8		A 8
A.10	Poitiers Sud (avec société Cofiroute)		A 10
	Soudan		R.N. 11
	Niort-Est		R.N. 11
	Niort-Sud		R.N. 150
	Saint-Jean d'Angély		R.D. 939
	Saintes		Rocade ouest de Saintes
	Pons		R.D. 732

AUTOROUTES OU ROUTES	ECHANGEURS		VOIES RACCORDEES
	Première phase	**Deuxième phase**	
	Mirambeau		R.D. 730
	Saint-Aubin-de-Blaye		R.D. 254
	Echangeur avec la RN 10		RN 10 - RN 137
	Saint-André-de-Cubzac		RD 670
	Saint-Vincent-de-Paul		RD 115
	La Grave-d'Ambarès		RN 10 - RD 242
	Sainte-Eulalie		RD 911
	Demi-échangeur le Lormont		RN 10
	Bifurcation de la Gardette (A 10/A 630)		A 630
A 8	Sortie de Coudoux (chaussée Aix – Coudoux)		R.D. 19
	Entrée de Coudoux (chaussée Coudoux - Aix)		R.D. 10
	Demi-diffuseur d'Aix Ouest (orienté vers l'ouest)		R.D. 10
A9	Roquemaure		R.N. 580
	Remoulins		R.N. 100
	Nîmes-Est		R.N. 86
	Nîmes-Ouest		R.N. 113
	Gallargues-le-Montueux		R.N. 113
		Lunel	R.D. 34
	Bifurcation Est		A709
	Bifurcation Ouest		A709
	Sète		R.N. 113
	Agde-Pézenas		R.D. 13
	Béziers-Est		R.D. 28
	Béziers-Ouest		R.D. 64
	Narbonne-Est		R.D. 168
	Narbonne-Sud		R.N. 9
	Bifurcation A9 / A61 (Narbonne)		A 61
	Sigean		R.N. 9
	Leucate		R.N. 9
	Perpignan-Nord		R.N. 9
	Perpignan-Sud		R.D. 73
	Le Boulou		R.D. 115

AUTOROUTES OU ROUTES	ECHANGEURS		VOIES RACCORDEES
	Première phase	**Deuxième phase**	
A 62	Labrède (partie)		R.N. 113
	Podensac		R.D. 117
	Langon		R.D. 125e
	La Réole		R.D. 9
	Marmande		R.D. 933
	Aiguillon		R.D. 8
	Agen		R.D. 931
	Valence-d'Agen		R.D. 953
	Castelsarrasin		R.N. 113
	Montauban		R.N. 20
	Saint-Jory		R.D. 63g
A 64	Mougerre-Bourg		R.D. 936
	Mougerre-Elizaberry		R.D. 357
	Briscous		R.D. 21
	Urt		R.D. 936
		½ Guiche	R.D. 261
	Peyrehorade		R.D. 19
	Salies-de-Béarn		R.D. 30
	Orthez		R.D. 9
	Artix		R.N. 117
	-	Lescar	R.D. 509
	Pau		Avenue Sallenave
		Morlaas	R.D. 943
	Soumoulou		R.N. 117
	Tarbes-Ouest		Déviation de Juillan
	Tarbes-Est		R.N. 117
	Tournay		R.D. 20
	Capvern		R.N. 117
	Lannemezan		R.D. 939
	Montréjeau		R.N. 117
	Saint-Gaudens		R.D. 33
	Demi-diffuseur de Lestelle (orienté vers l'Est)		R.N. 117
	Saint-Martory		R.D. 117
	Boussens		R.N. 117
	Martres-Tolosane		R.N. 117
A 64 (Toulouse - Muret-Nord)	Bifurcation de Bordelongue		Rocade Ouest de Toulouse
	Chapitre		R.D. 980

AUTOROUTES OU ROUTES	ECHANGEURS		VOIES RACCORDEES
	Première phase	**Deuxième phase**	
	Francazal		R.D. 63
	Roques		R.N. 117
	Muret-Nord		R.N. 117 - RD12 et voie du canal Saint-Martory
A 89	Thiers-Ouest		R.D. 44
	Thiers-Est		R.N. 89
	Noirétable		R.D. 53
	Saint-Germain-Laval		R.D. 8
	Bifurcation de Nervieux		A 72
	Balbigny		R.N. 82
A 72	Feurs		R.N. 89
	Montbrison		R.D. 496
	Demi-diffuseur d'Andrézieux (orienté vers Clermont)		R.D. 12
	Demi-diffuseur d'Andrézieux (orienté vers Saint-Etienne)		R.D. 498
A61 et A62	Bifurcation de Lalande		Rocade Nord-Ouest de Toulouse
	Izards		R.D. 15
	Croix Daurade		R.N. 88
	-	Bifurcation avec la V.D.N.E.	Autoroute Toulouse - Albi
	La Roseraie		R.D. 112
	Soupetard		R.D. 50
	Lasbordes		R.D. 126
	Montaudran		R.D. 2
	Le Palays		R.D. 16
A 54	Bifurcation avec A 9 à Nîmes-Ouest		A9 + boulevard urbain Nîmes
	Nîmes-Centre		R.D. 42
	Garons		R.D. 442
	Raccordement à la R.N. 572 à Arles		R.N. 572
A 46	Bifurcation de Ternay		A 7 et A 47
	Communay		R.N. 7
	Marennes		R.D. 57

AUTOROUTES OU ROUTES	ECHANGEURS		VOIES RACCORDEES
	Première phase	**Deuxième phase**	
A 54 (Salon - Saint-Martin-de-Crau)	Moins		B.U.S. et A 467
	Chemin du Charbonnier		Chemin du Charbonnier
	Corbas		R.D. 518
	Demi-diffuseur de Saint-Priest		Chemin de Saint-Bonnet
	Bifurcation A 43 / A 46		A 43
	Saint-Martin-de-Crau-Est		R.N. 113
	Du Merle (Salon-Ouest)		R.D. 569
	Grans		R.N. 113
	Demi-diffuseur de Salon-Sud (orienté vers A 7)		R.N. 538
	Bifurcation A 7/A 54		A 7
A 68 (bretelle autoroutière A680 de liaison entre l'autoroute A68 et l'autoroute A69)	Demi-bifurcation A 68-bretelle (orientée vers Toulouse)		A68 R.D. 20
	Demi-diffuseur (orienté vers Toulouse)		R.D. 20
	Diffuseur de Verfeil		R.D. 112
A 68 (Toulouse - Gémil)	Bifurcation A 68/rocade Est de Toulouse		Rocade Est de Toulouse
	Union		R.D. 59
	Demi-bifurcation A 68 - bretelle de liaison à la R.D. 112 près de Verfeil		Bretelle de liaison à la R.D. 112 près de Verfeil
	Diffuseur de Montastruc		R.N. 88
	Demi-diffuseur de Gémil (orienté vers Toulouse)		R.N. 88
A 64 (bretelle de raccordement à l'Ouest de Peyrehorade)	Bifurcation A 64/bretelle de Peyrehorade		A 64
	Demi-diffuseur orienté vers A 64	Diffuseur complet	R.D. 19
	Demi-diffuseur orienté vers A		R.N. 117

AUTOROUTES OU ROUTES	ECHANGEURS		VOIES RACCORDEES
	Première phase	**Deuxième phase**	
	64 Carrefour giratoire de raccordement		R.D. 33
A 710 (antenne de Lussat	Bifurcation de Lussat		A 72
	Bifurcation de Clermont-Nord		A 71
A 837 (Saintes - Rochefort)	Rochefort-Ouest		R.D. 733
	Rochefort-Nord		R.D. 5
	Demi-diffuseur de Tonnay-Charente		R.N. 137
	Demi-diffuseur de Tonnay-Charente		R.N. 739
	Bifurcation A 837/A 10		A 10
A 7	Demi-diffuseur de Chasse (orienté vers le sud)		RD 4
A 63	Biriatou		Bretelle d'entrée : RN 111. Bretelle de sortie : chemin de Courlecou.
	Saint-Jean-de-Luz Sud		Bretelle d'entrée : RD 913. Bretelle de sortie : RN 10.
	Saint-Jean-de-Luz Nord		Chemin de Lahantchipia.
	Biarritz - La Négresse		RN 10
	Bayonne Sud – Maignon		RD 932.
	Bayonne – Mousserolles		RD 1 et RD 936.
	Bayonne Nord - Saint-Frédéric		RN 117.
	Ondres		Voie de raccordement à la RN 10.
	Benesse – Marenne		RD 28.
	Saint-Geours-de-Maremne		RN 10 au nord. RN 124 à l'est.
A 89 Bordeaux - Clermont-	Libourne Ouest : demi-diffuseur orienté vers l'ouest	Demi-diffuseur orienté vers l'est.	Rocade Sud-Est de Libourne.

AUTOROUTES OU ROUTES	ECHANGEURS		VOIES RACCORDEES
	Première phase	**Deuxième phase**	
Ferrand			
	Libourne Nord		RD 18.
	Coutras		RN 89.
	Montpon – Ménestérol		RD 708.
	Mussidan Sud		RD 709.
	Demi-diffuseur ouest de Mussidan Est (orienté vers Bordeaux)	Demi-diffuseur est de Mussidan Est (orienté vers Périgueux).	RN 89
	Périgueux Ouest		RN 89.
	Périgueux Sud		RN 21.
	Périgueux Est		RN 89.
	Thénon		RN 89.
	Terrasson-la-Villedieu		RD 133.
	Brive Ouest		RD 901.
	Brive Nord	Bifurcation de Saint-Pardoux-l'Ortigier	A 20
	Tulle Nord		RN 120.
	Tulle Est		RN 89.
	Egletons		RD 142.
	Ussel Ouest		RN 89.
	Ussel Est		RN 89.
	Le Sancy		RN 89.
	Bromont - Lamothe		RD 941.
	Manzat		RD 227.
	Bifurcation autoroutière		A 89 - A 71.
	Bifurcation autoroutière		A 71 - A 89.
	Bifurcation autoroutière		A 710 - A 711 - A 89.
A 66 Toulouse - Pamiers	Bifurcation autoroutière		A 66 - A 61.
		Nailloux	RD 19.
	Saverdun Mazères		RD 14.
	Demi-diffuseur nord de Pamiers (orienté vers le nord)		RN 20.
	Demi-diffuseur sud de Pamiers (orienté vers le sud) sur déviation de Pamiers	Demi-diffuseur Sud de Pamiers (orienté vers le nord) sur déviation de Pamiers.	RN 20. VC 18.
A 645 Val d'Aran	Bifurcation A 64 - bretelle du Val d'Aran		A 64.
	Demi-diffuseur orienté vers A 64		RN 117.

AUTOROUTES OU ROUTES	ECHANGEURS		VOIES RACCORDEES
	Première phase	**Deuxième phase**	
A 83 Oulmes - Niort.	Carrefour giratoire de raccordement		RD 8 - RN 125.
	Niort Ouest		RN 148.
	Echiré		RD 743.
	La Crèche		RN 11.
	Bifurcation autoroutière		A 83 - A 10
Raccordement A75/A9	Béziers Sud Est		RN 1112, rocade Est
	Bifurcation A9 – A75		A9
A709	Vendargues		R.N. 113
COM	Montpellier-Est	Montpellier-Ouest / Rondelet (construit par l'Etat)	R.D. 66 et R.M. 24
	Montpellier-Sud		R.M. 986
	-		R.M. 132 et R.M. 65
	Contournement ouest de Montpellier		COM et R.M. 612
	Saint-Jean-de-Védas		R.M. 116E1
	Demi-diffuseur de Bellevue (orienté vers le Nord)		R.M. 132
	Rieucoulon		R.M. 613
	Gennevaux		R.M. 5
	Echangeur COM/RN109		RN109
A 11	Bifurcation Ouest	Le Mans Sud	A9
	Le Mans Ouest (avec société Cofiroute)		A 11
	-		R.D. 309 et rocade Sud Ouest du Mans
	Sablé - La Flèche		R.D. 306
	Durtal		R.D. 859
	Seiches sur le Loir		R.D. 766
	Pellouailles -les-Vignes		R.N. 23 / RD115
	Entrée sur Chaussée Sud - Nord à Angers (R.N. 23)		R.N. 23

AUTOROUTES OU ROUTES	ECHANGEURS		VOIES RACCORDEES
	Première phase	**Deuxième phase**	
A 61	Montgiscard		Barreau de liaison entre RN 113 et RD16 (à construire par CG31)
	Villefranche		R.D. 622
	Castelnaudary		R.D. 6
	Carcassonne-Ouest		R.N. 161
	Carcassonne-Est		R.N. 113
		Bram	Rocade Sud-Ouest de Bram
	Lézignan		R.D. 611
A 83	La Cour-Neuve		R.D. 178
		Aigrefeuille	R.D. 117
	Montaigu		Déviation Montaigu
	Bournezeau		R.D. 948
	Les Essarts		R.N. 160
	Sainte-Hermine		R.N. 137
	Fontenay-le-Comte Ouest		RD949
	Fontenay-le-Comte		R.D. 938 ter
	Oulmes		R.N. 148
	Echiré		R.D. 743
	La Crèche		R.N. 11
	Bifurcation avec A 10		A 10
A 20	Nespouls.		R.N. 20
	Demi-diffuseur de Cressansac (orienté vers le Nord).		R.N. 140
	Souillac.		R.D. 703
	Montfaucon.		R. D. 1 et R.D. 2
	Saint-Michel.		R.N. 20
	Lalbenque.		R.N. 20
	Caussade.		R.N. 20
	Montauban-Nord.		R.N. 20
	Aussone		RD820
	ZI Nord		RD115
	Des Chaumes		RD8
	Beausoleil		RD999
	Sapiac		RD21
	La Molle		Avenue de Toulouse-Avenue d'Espagne

AUTOROUTES OU ROUTES	ECHANGEURS		VOIES RACCORDEES
	Première phase	**Deuxième phase**	
	Parages		RD930
	Le Moulis		VC5
	A62 –RN20		A62 /RD820
A87	La Singerie		RN23
	La Bouvinerie		RD116
	RN147		RN 147
	Le Hanipet		RN 147 - Bd Birge - RD61
	Boulevard d'Orves		Boulevard d'Orves
	La Foucaudière		Rue St Léonard
	La Monnaie		RN260
	Sorges		RD 4
	Moulin - Marcille		Accès à la ZA
	Haute-Perche		RD 748
	Grand – Clos		RD 120
	Mûrs – Erigné.		RN 160
	Beaulieu-sur-Layon.		RN 160.
	Chemillé.		RD 961.
	Cholet Nord.		RN 160 et RD 960.
	Cholet Sud.		Projet de RN 249.
	Le Bocage		RN 160
	Les Herbiers.		RD 755.
	Bifurcation autoroutière.		A 87 - A 83.
	La Roche-sur-Yon Est.		Déviation RD 948.
	La Roche-sur-Yon Centre (route de Luçon)		RD 746
	La Roche-sur-Yon Sud.		RD 747
	La Roche-sur-Yon Ouest		RN 160

Les diffuseurs prévus en seconde phase sont réalisés à des dates fixées d'un commun accord entre la société concessionnaire et le ministre chargé de la voirie nationale.

3.5.1 Le profil en travers initial intégrant les possibilités ultérieures d'élargissement, le nombre de voies mises en service en première phase et la vitesse de référence des différents tronçons de la section La-Tour-de-Salvagny – Lyon de l'autoroute A89 sont définis dans le tableau ci-après et par l'annexe 4 X (profils en travers types) au présent cahier des charges.

AUTOROUTES	NOMBRES DE VOIES et largeur de plateforme	VITESSE de référence

	Phase définitive	Première phase éventuellement	(km/h) ou catégorie
A89 Balbigny – La-Tour-de-Salvagny			
Balbigny – Saint-Romain-de-Popey	2 x 2 voies sur 24,10 m	-	L2 ICTAAL 2000
Saint-Romain-de-Popey – Bifurcation autoroutière de Fleurieux	2 x 3 voies sur 31,10 m	2 x 2 voies sur 31,10 m	L2 ICTAAL 2000
Bifurcation autoroutière de Fleurieux – Pont-de-Dorieux	2 x 3 voies sur 31,10 m	2 x 2 voies sur 31,10 m	L2 ICTAAL 2000
Pont-de-Dorieux – La Tour-de-Salvagny	2 x 3 voies sur 31,10 m	2 x 2 voies sur 31,10 m	L2 ICTAAL 2000
Antenne de l'Arbresle	2 x 2 voies sur 23,10 m	-	L2 ICTAAL 2000

3.5.2 La section La-Tour-de-Salvagny – Lyon de l'autoroute A89 concédée comporte les diffuseurs ci-après :

AUTOROUTES	ECHANGEURS		VOIES RACCORDEES
	Première phase	Deuxième phase	
A89 Balbigny – La-Tour-de-Salvagny	Tarare Ouest		R.N. 7
	Saint-Romain-de-Popey		R.N. 7
	Bifurcation autoroutière de Fleurieux		A89/Antenne de l'Arbresle
	Pont-de-Dorieux		R.D. 70
	La-Tour-de-Salvagny		R.N. 7
	1/2 de l'Arbresle		R.N. 7

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

4.1. Les annexes énumérées à l'article 47 définissent les dispositions d'ensemble des ouvrages et servent à fixer les caractéristiques principales des avant-projets sommaires. Elles définissent aussi les règles applicables aux autres caractéristiques des ouvrages.

4.2. La société concessionnaire est responsable des mises au point de détail relatives aux tracés définis par les annexes au présent cahier des charges, des projets de rétablissement des communications des voies autres que les routes nationales, en accord avec les collectivités concernées, ainsi que des adaptations conformes aux pratiques actuelles que

l'Etat, après l'avoir entendue, jugerait nécessaire de faire apporter en conséquence des enquêtes d'utilité publique et parcellaire.
Elle doit prévoir les dispositifs de péage de manière à être en mesure de satisfaire aux prescriptions des articles 25 à 29 du présent cahier des charges.

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

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

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 ainsi que le respect des règles relatives à la protection de l'environnement.

4.4. S'il lui en est fait la demande, la société concessionnaire est tenue de présenter au service du contrôle le projet d'exécution de chacune des sections des autoroutes ainsi que de tous les ouvrages dont la construction lui incombe, y compris ceux des installations annexes. La composition des dossiers des projets d'exécution est définie par le ministre chargé de la voirie nationale.

Dans tous les cas, la société est tenue de présenter au service du contrôle, lorsque ce dernier lui en fait la demande, les justifications des ouvrages.

4.5. La société concessionnaire peut soumettre au ministre chargé de la voirie nationale des demandes de modifications ou de dérogations aux documents visés aux paragraphes précédents. Ces demandes doivent comporter les justifications techniques, économiques et financières des modifications ou des dérogations sollicitées.
Ces demandes doivent, en outre, faire mention des mesures d'exploitation particulières qui pourraient s'avérer nécessaires du fait des dérogations demandées.

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

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

TITRE II - CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE

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

La remise à la société concessionnaire des terrains acquis ainsi que des ouvrages réalisés par l'Etat, visés aux articles 1er et 2 ci-dessus donne lieu à l'établissement de procès-verbaux.

Par ces procès-verbaux, la société concessionnaire reconnaît avoir une complète connaissance des terrains, ouvrages et installations qui lui ont été remis et renonce à toute réclamation à ce sujet envers l'Etat.

Article 6 - Marchés de travaux, de fournitures et de service

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 dix-septième 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 - Sectionnement des travaux, dates de mise en service des sections en cours de construction et des sections à construire

7.1. Définition du sectionnement et dates de mise en service.

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

a) Pour l'autoroute A87 Angers – La-Roche-sur-Yon :
   - mise en service de la section La-Roche-sur-Yon Est - La-Roche-sur-Yon Ouest, avant le 31 décembre 2008 ;
   - mise en service de la section Sorges – Murs-Erigné, avant le 30 juin 2012 ;

b) Pour l'autoroute A89 Bordeaux – Clermont-Ferrand :
   - mise en service de la section Thenon – Terrasson, avant le 30 juin 2008 ;
   - mise en service de la section Saint-Pardoux-l'Ortigier—Saint-Germain-les-Vergnes, trois années après la publication du décret approuvant l'utilité publique, étant entendu qu'en cas d'application du paragraphe 7.5 de l'article 7, la date applicable est le 31 décembre 2016 ;
   - mise en service de la section A 71 – A 72, cinq années après la publication du décret approuvant l'utilité publique ;

c) Pour le raccordement entre les autoroutes A75 et A9 : mise en service avant la plus tardive des deux dates suivantes : le 31 mars 2010 ou la date de mise en service par l'Etat du barreau de la Devèze;

d) Pour l'autoroute A89 Balbigny – Lyon :
   - mise en service de la section Balbigny – La-Tour-de-Salvagny, avant le 31 décembre 2012, étant précisé que les pénalités prévues à l'article 39.2 ne s'appliqueront, le cas échéant, qu'à compter du 30 juin 2013.

Pour l'ensemble des sections précitées, les travaux ne sont entrepris que sur ordre du ministre chargé de la voirie nationale. Ces décisions ne pourront avoir pour effet d'obliger la société concessionnaire à mettre en service ces sections avant un délai de trente-quatre mois à compter de leur notification.

7.2. 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 est prononcée avec retard, la date limite de mise en service de la section correspondante est décalée d'un délai estimé en accord avec la société concessionnaire, compte tenu de l'incidence réelle de ce retard sur l'avancement des travaux.

7.4. Programme des opérations :

Dans les trois mois suivant l'approbation du présent cahier des charges, les parties établissent d'un commun accord un calendrier prévisionnel indiquant, pour chacune des sections définies au paragraphe 7.1 ci-dessus, les dates de présentation des avant-projets par la société concessionnaire et de l'approbation des avant-projets sommaires par l'Etat, les dates de remise à la société concessionnaire des terrains déjà acquis et des sections réalisées par l'Etat.

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 12ème 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 Z 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 ré-estimé 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 *Z 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'État d'une compensation au titre de l'avantage financier découlant de ce retard.

L'écart entre ces deux échéanciers est constaté au 31 décembre de l'année de la dernière mise en service, et au plus tard au 31 décembre 2024.

b) La compensation au titre de l'avantage financier mentionné au a) est égale au différentiel d'investissements capitalisé au taux k3 de 7,9%.

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 *Z 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 *Z 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 k3 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 k3, 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 Z *quinquiès* 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 2026. 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 k4 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 Z *quinquiès* au présent cahier des charges et décalé de la durée comprise entre la date d'entrée en vigueur du 17ème avenant et la date du 1er 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 17ème avenant et la date du 1er 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 Z *quinquiès* 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 k4 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 k4, 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 17ème avenant au contrat de concession ;
   - les travaux ne sont pas engagés dans les cinq ans suivants la date d'entrée en vigueur du 17ème 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 17ème 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'État 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 k4, 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.

7.8. Réalisation du Contournement Ouest de Montpellier

a) Par dérogation aux dispositions du paragraphe 7.5 de l'article 7, en cas d'écart entre l'échéancier d'investissements défini à l'annexe Z *sexies* au présent cahier des charges et l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées relatives à la réalisation du Contournement Ouest de Montpellier, 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 mise en service, et au plus tard au 31 décembre 2033.

b) La compensation au titre de l'avantage financier mentionné au *a* est égale au différentiel d'investissements capitalisé au taux k5 de 4,7%.

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 Z *sexies* au présent cahier des charges et décalé de la durée comprise entre la date d'entrée en vigueur du 18e avenant et la date du 1er janvier 2022, 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 Z *sexies* 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.

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) En cas d'abandon de l'opération, la société concessionnaire est redevable à l'État 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, capitalisée au taux k5, minorée de l'ensemble des coûts et frais déjà engagés par le concessionnaire et dûment justifiés par lui.

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.

7.9. Elargissement de la bretelle autoroutière A680 de liaison entre l'autoroute A68 et l'autoroute A69

L'Etat et la société concessionnaire sont convenus de réaliser l'opération visée à l'alinéa g) de l'article 9.4, dans les conditions spécifiques suivantes :

- Pour assurer son financement, ils mobilisent les reliquats d'avantages financiers issus de l'article 7.5 ainsi que des avantages financiers attendus de l'article 7.6 dans les conditions détaillées dans les annexes Z et Zbis.
- *Dans le cas où le trafic sur la bretelle autoroutière A680 de liaison entre l'autoroute A68 et l'autoroute A69 atteint, avant le terme de la concession, pendant une année civile complète, 13 500 véhicules/jour, la société concessionnaire sera redevable vis-à-vis de l'Etat, d'une somme de 83,5M HT valeur mai 2020, actualisée sur l'index TP01.*

Les modalités de cette restitution sont déterminées d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire.

Article 8 - Mise en service des ouvrages et installations

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 ~~visites~~ 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 récolement 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 - Modifications des ouvrages - Ouvrages et installations supplémentaires

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

9.2 Dans les mêmes conditions, elle est tenue de réaliser les modifications et ouvrages supplémentaires qui sont prescrits par le ministre et de les mettre en service. Les modalités de réalisation et de financement en sont fixées d'un commun accord.

9.3 L'Etat et la société concessionnaire examinent 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 convient d'accroître le nombre des voies de circulation ou d'ouvrir des échangeurs non prévus pour la première phase de travaux. Sauf accord du ministre chargé de la voirie nationale, les travaux sont effectués aux frais de la société concessionnaire.

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

a) Dédoublement/déplacement de l'autoroute A 9 entre Saint-Jean-de-Védas et Vendargues : 31 décembre 2017 ;

b) Elargissement de l’autoroute A9 entre Perpignan et la frontière espagnole :
   - section entre Perpignan Nord et Perpignan Sud : juin 2013 ;
   - section entre Perpignan Sud et Le Boulou : décembre 2016 ;
   - section entre Le Boulou et la frontière espagnole : 54 mois suivant l'entrée en vigueur du seizième avenant ;

c) Elargissement de l’autoroute A63 entre Biriatou et Ondres :
   - section entre Bayonne Sud et Bayonne Nord : décembre 2013 ;
   - section entre Bayonne Nord et Ondres : décembre 2016 ;
   - section entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne : 48 mois après la déclaration d’utilité publique ;

d) Aménagements de l'autoroute A64 entre Briscous et l'échangeur de Bayonne-Mousserolles de l'autoroute A63 : quatre années après le classement dans la voirie autoroutière de cette section, étant entendu qu'en cas d'application du paragraphe 7.5 de l'article 7, la date applicable est le 31 décembre 2016.

e) Elargissement de l’autoroute A 61 :
   - section entre la bifurcation A61/A66 (PK 259.7) et les aires de service de Port Lauragais (PK 274) : 60 mois après la déclaration d’utilité publique ;
   - section entre l’échangeur n°25 de Lézignan (PK 357) et la bifurcation A61/A9 (PK 377.5) : 60 mois après la déclaration d’utilité publique.

f) Contournement Ouest de Montpellier : 54 mois à compter de la remise des voiries et terrains nécessaires à la réalisation du COM dans les conditions de l’article 2.

g) Elargissement de la bretelle autoroutière A680 de liaison entre l’autoroute A68 et l’autoroute A69 : 22 août 2025.

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 treizième 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. La société concessionnaire réalise le programme de travaux d’aménagements environnementaux défini à l’annexe PRA 1 dans un délai de 30 mois suivant l’entrée en vigueur du seizième avenant.

Le programme technique et financier de l’ensemble des opérations détaillé selon le modèle prévu à l’annexe PR 2 présenté par la société concessionnaire est approuvé par décision du ministre chargé de la voirie nationale dans un délai de deux 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.

La société concessionnaire peut, au plus tard jusqu'à 6 mois avant la date mentionnée au premier alinéa, soumettre au ministre chargé de la voirie nationale des demandes de

modifications du programme technique et financier prévu au présent article sans que celles-ci ne modifient le montant global des travaux définis à l'annexe PRA 1. Ces demandes doivent comporter des justifications techniques, économiques et financières des modifications sollicitées. Un programme technique et financier modificatif est établi et approuvé dans les mêmes formes que le programme initial.

9.7. La société concessionnaire réalisera les études et procédures relatives à l'aménagement à 2x3 voies de la section de l'autoroute A46 comprise entre son raccordement à l'autoroute A7 à Ternay (Rhône) et son raccordement à l'autoroute A43 à Saint-Priest (Rhône), définies à l'annexe PRA 1. Le dossier synoptique du nombre de voies de circulation sera transmis à l'Etat avant le 30 septembre 2017, sous réserve de la définition par l'État des fonctionnalités attendues du projet avant le 30 juin 2016. Les autres études et dossiers seront transmis à l'Etat dans un délai de 24 mois après l'approbation du dossier synoptique par le ministre chargé de la voirie nationale.

9.8. 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 28ème mois suivant l'entrée en vigueur du treizième 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 modificatif est établi et approuvé dans les mêmes formes que le programme initial.

9 *bis* 2. Tous les trois mois à compter de l'entrée en vigueur du treizième 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 seizième 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 oeuvre 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'État et figurant dans sa décision (C[2014] 7850 final) du 28 octobre 2014.

Article 10 - Délimitation des emprises

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

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

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

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

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

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

Article 12 - Frais à la charge de la société concessionnaire

12.1. Tous les frais nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation des autoroutes, ou routes concédés, y compris les frais résultant de l'éclairage des barrières de péage et des accès, sont à la charge de la société concessionnaire, sauf disposition contraire résultant de l'application éventuelle des articles 1er, 4, 6 et 9 paragraphes 2 et 3.

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

12.3. Sont en particulier à la charge de la société concessionnaire les dépenses d'acquisition des terrains qui sont réalisées, dès l'origine, pour la phase définitive visée au paragraphe 3.2 de l'article 3 du présent cahier des charges.

12.4. La construction et l'entretien des superstructures destinées aux administrations chargées des contrôles à la frontière espagnole au Perthus n'incombent pas à la société

concessionnaire. Celle-ci est tenue de mettre gratuitement à leur disposition les surfaces nécessaires sur la plate-forme visée à l'article 2.

12.5. Lors du raccordement à un autre réseau concédé le coût du raccordement est pris en charge par la société concessionnaire, à proportion des travaux qui lui incombent à cet effet.

12.6. Le coût de construction du doublement de l'autoroute A.72 entre Andrézieux-Bouthéon et la Fouillouse (1,7 km), tel qu'il figure à l'annexe 5 quater, est à la charge de la société concessionnaire.

12.7. La société concessionnaire contribue par voie de fonds de concours pour un montant forfaitaire de 159 MF (valeur avril 1990) au financement de la voie nouvelle entre les autoroutes concédées A 42 et A 43 (ex C.D. 300) dont la réalisation est nécessaire à l'accueil du réseau concédé contigu.
Le montant de cette contribution sera actualisé par l'indice TP 01.

En contrepartie, les tarifs du péage perçu à la barrière de Reventin sur l'autoroute A 7, seront réajustés lors de la mise en service de la voie nouvelle.
Cette hausse du péage sera établie, en fonction du trafic à la mise en service, dans les conditions fixées à l'article 25.

12.8. La société concessionnaire verse à l'Etat, pour la réalisation de la rocade Est de Toulouse, un fonds de concours d'un montant forfaitaire, indexé, non remboursable, d'un montant de 150 millions de francs, valeur 1978. Cette participation est versée conformément aux échéanciers définis lors de l'émission des titres de perception, en fonction de l'avancement des travaux.

Le montant total des versements ramené en valeur février 1978 par l'application du coefficient J suivant est plafonné à 150 millions de francs.

Le montant No de chaque versement pris en compte pour l'application de cette disposition est calculé par l'application de la formule suivante :

$$No = JN \text{ et } J = \frac{TP\ 01\ (o)}{TP\ 01\ (n)}$$

où N est le montant du versement prévu dans le titre de perception visé ci-dessus, TP 01 (o) la valeur de l'index TP 01 de février 1978 et TP 01 (n) la valeur de l'index TP 01 du quatrième mois précédant la date prévisionnelle de paiement du versement N.

12.9. En contrepartie des travaux déjà financés par l'Etat sur Nantes - Montaigu pour un montant de 35,5 MF, la société construira la 2e chaussée de l'autoroute A 801 entre l'échangeur de la Cour-Neuve et l'échangeur de la Rocade Sud de Nantes, évaluée à 36 MF, et la remettra à l'Etat au plus tard à l'achèvement de l'autoroute A 83 Nantes - Niort.

12.10. La société concessionnaire contribue par voie de fonds de concours, pour un montant forfaitaire de 132 MF (valeur août 1993), au financement de la déviation routière de

Valence, dont la réalisation est nécessaire à l'accueil du réseau concédé contigu (autoroute A 7).
Le montant de cette contribution sera actualisé par l'indice TP 01.

Les charges exceptionnelles résultant pour la société concessionnaire de l'application de ces dispositions sont prises en compte dans l'évolution globale des tarifs de péage, dans les conditions fixées à l'article 25.

12.11. La société concessionnaire contribue par voie de fonds de concours, pour un montant forfaitaire de 400 MF (valeur septembre 1993), au financement de la mise aux normes autoroutières de la R.N. 117 entre Martres-Tolosane et Muret, nécessaire à l'accueil du réseau concédé contigu (autoroute A 64).
Le montant de cette contribution sera actualisé par l'indice TP 01.

Les charges exceptionnelles résultant pour la société concessionnaire de l'application de ces dispositions sont prises en compte dans l'évolution globale des tarifs de péage, dans les conditions fixées à l'article 25.

12.12. 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.

12.13. Les frais au titre des acquisitions foncières, de la gestion du tramway en phase travaux, de l'intégration d'un projet spécifique au niveau du giratoire de Gennevaux et des travaux de protection de l'environnement, en ce qui concerne le Contournement Ouest de Montpellier, font l'objet de dispositions spécifiques précisées en Annexe COM 2.

12.14. La société concessionnaire prend à sa charge, dans la limite de 250 000 € HT (valeur septembre 2022) par an, pour les années 2024 à 2029, les coûts engagés sur demande de l'Etat au titre de la réalisation d'études en lien avec les opérations objets du contrat de concession ou, sous réserve de l'application des stipulations de la dernière phrase de l'avant-dernier alinéa du paragraphe 13.3, d'audits en lien avec les indicateurs de performance mentionnés dans ce dernier article.

Ce montant est actualisé suivant l'évolution de l'indice des prix à la consommation (ensemble des ménages hors tabac) entre le 1er septembre 2022 et le 1er septembre de l'année précédant celle du paiement des études ou audits par la société concessionnaire.

Ces études ou audits font l'objet d'accords conclus ou de commandes passées directement par le concédant et sous sa responsabilité, tant pour son compte que pour celui de la société concessionnaire, dans le respect des obligations légales et réglementaires applicables. Le concédant communique à la société concessionnaire le nom de chacun des prestataires concernés, afin de lui permettre d'apprécier la situation de ces prestataires au regard de ses obligations légales et réglementaires en matière de lutte contre la fraude et le blanchiment d'argent.

Le concédant s'assure que les factures des prestataires, qui lui seront préalablement communiquées pour vérification de la conformité des prestations réalisées aux accords ou commandes, sont établies au nom de la société concessionnaire, qui procède à leur paiement pour la partie du coût lui incombant.

Les montants effectivement acquittés par la société concessionnaire sont compensés par l'Etat au vu des factures, en priorité par la mobilisation des avantages financiers dus au titre du paragraphe 7.

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 le réseau concédé 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. 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 significatif 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 peuvent faire 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 et soumis à une obligation de

confidentialité. Ces contrôles peuvent être réalisés sous la forme de mesures ponctuelles ou d'audit 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. 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, à l'exception de l'indicateur de viabilité hivernale, dont la période est définie par le contrat de plan en cours, ou, en l'absence de contrat de plan approuvé, par le dernier contrat de plan. 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 précisions apportées en la matière par le dernier contrat de plan continuent à s'appliquer.

13.4. Entre la date de remise par l'Etat des voiries et terrains nécessaires à la réalisation du Contournement Ouest de Montpellier et la date de mise en service du Contournement Ouest de Montpellier, la société assurera ou fera assurer l'exploitation du périmètre selon les conditions définies dans l'Annexe COM 1.

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

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

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

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

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

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

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

Article 15 - Interruptions et restrictions de la circulation

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

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

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

Article 16 - Obligations relatives à divers services publics

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

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

Article 17 - Modalités particulières d'exploitation

La société participe aux systèmes communs de coordination et de régulation du trafic, placés sous l'autorité de l'Etat, sur les voies rapides des agglomérations de Lyon (système Coraly), de Toulouse (système Erato) et de Bordeaux (système Aliénor).

A ce titre, les équipements de la société concessionnaire, propres aux parties de son réseau intégrées à ces systèmes et faisant l'objet de spécifications particulières, sont installés et entretenus à ses frais. La société participe en outre au financement des équipements communs au prorata des longueurs des parties de son réseau intégrées à ces différents systèmes : investissement, y compris les études préalables et l'établissement des dossiers techniques, fonctionnement et maintenance.

Les modalités de réalisation et d'exploitation de ces systèmes font l'objet de conventions particulières entre l'Etat et la société concessionnaire.

Article 18 - Agents de la société concessionnaire

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

Article 19 - Écoute des usagers et réclamations

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

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

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

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

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

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

L’Etat 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 garantit la totalité des emprunts nécessaires au financement des sections visées aux paragraphes 1.1.1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 12, 13 de l'article 1er du présent cahier des charges, ci-dessus, à l'exception des sections suivantes pour lesquelles la garantie sera limitée comme suit :

a) Montpellier-Béziers : 365 millions de francs ;

b) Narbonne-Le Boulou : 595 millions de francs ;

c) Section Le Boulou-Le Perthus de la "Catalane" : 85,50 millions de francs ;

d) Sections Narbonne-Toulouse (Le Palays) de l'autoroute A 61 et Toulouse (Aucamville) - Laprade de l'autoroute A 62 : 1.300 millions de francs ;

e) Section Lussat-Thiers (A 89) et bretelle Lussat-Lempdes (A 720) : 221,90 millions de francs ;

f) Sections Poitiers-Niort et Mirambeau - Saint-André-de-Cubzac : 625,9 millions de francs ;

g) Section Niort-Mirambeau : 692,7 millions de francs ;

h) Section Mont-Soumoulou de l'autoroute A.64 : 354,1 millions de francs ;

i) Sections Labenne (A.63)-Orthez-Ouest et Guiche - Urt-Briscous de l'autoroute A.64 : 1.700 millions de francs ;

j) Section Chabreloche - Saint-Germain-Laval de l'autoroute A.89 : 307,3 millions de francs ;

k) Sections Saint-Germain-Laval - Nervieux (A 89) et Nervieux - Andrézieux - Bouthéon (A.72) : 380,1 millions de francs ;

l) Section Le Mans-Angers de l'autoroute A.11 : 1.387 millions de francs ;

m) Section Soumoulou-Tarbes-Est de l'autoroute A.64 : 583,8 millions de francs ;

n) Section Arles-Nîmes de l'autoroute A 54 : 600 millions de francs.

22.2. Les montants d'emprunts mentionnés ci-dessus sont indexés par application des coefficients multiplicateurs KA pour les montants afférents aux sections Montpellier - Béziers et Narbonne - Le Boulou et KB pour les montants afférents aux autres autoroutes et sections d'autoroutes. Les coefficients KA et KB sont définis à l'article 34, la valeur du paramètre d'indice n étant celle applicable six mois avant la date d'émission ou de conclusion de ces emprunts.

Les montants d'emprunts garantis figurant en f, g, i, j, k, l, m, n ci-dessus pourront être révisés par décision ministérielle au vu de l'estimation arrêtée dans l'avant-projet.

22.3. Le calendrier prévisionnel des emprunts à long terme garantis par l'Etat pour la construction des autoroutes concédées, conformément aux dispositions du paragraphe 22.1, figure aux plans de financement faisant l'objet des annexes 9.

La société concessionnaire verse chaque année à l'Etat, une rémunération égale à 0,50% de l'encours des emprunts émis avec la garantie de l'Etat après le 1er janvier 1978 pour le financement des autoroutes A.10, A. 11, A. 64 et A. 54 tel que cet encours apparaît au bilan du 31 décembre de l'année précédente.

Toutefois, si la situation de trésorerie de la société concessionnaire ne lui permet pas d'assurer sans s'endetter le paiement de cette rémunération, un différé de versement lui est accordé sur sa demande.

22.4. Les parts suivantes de ces emprunts sont destinées à rembourser ou à consolider des crédits bancaires à moyen terme prévus par la société concessionnaire pour financer la construction de A.61, A.89 et A.72 jusqu'en 1975 inclus.

ANNEE D'EMISSION	MONTANT DES EMPRUNTS GARANTIS
1978	7,0 M.F.
1979	54,3 M.F.
1980	175,1 M.F.

22.5. Le financement des travaux permettant la mise en service des différentes sections aux dates résultant du paragraphe 7.1.1 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 9.

22.6. Si la garantie de l'Etat vient à être mise en jeu, la société concessionnaire encourt la déchéance à l'expiration d'une période de douze mois à compter de la date d'appel à la garantie, à moins qu'elle ne rembourse l'Etat de la totalité des sommes versées par lui avant l'expiration de cette période. Cette déchéance est encourue dans les conditions fixées à l'article 40.

Article 23 - Avances de l'Etat. - Remboursement des avances de l'Etat

23.1. Avances de l'Etat et remboursement des avances.

23.1.1. L'Etat accorde à la société des autoroutes du Sud de la France une participation fixée aux pourcentages suivants, du montant total des dépenses de construction pour les autoroutes ou sections d'autoroute indiquées ci-après :

a) autoroute du Soleil (A.7) - Lyon-Marseille : 32% ;

b) section Nîmes-Montpellier de l'autoroute A.9 : 35% ;

c) section Béziers-Narbonne de l'autoroute A.9 : 50% ;

d) section Rivesaltes-Le Boulou de l'autoroute A.9 : 30%.

23.1.2. L'Etat accorde à la société concessionnaire :

a) Pour les travaux de la section Le Boulou-Frontière espagnole (Le Perthus) de la Catalane (A.9) y compris la plate-forme douanière du Perthus, une participation de 50%, dans la limite de 85 millions de francs ;

b) Pour les travaux des sections Poitiers-Niort et Mirambeau - Saint-André-de-Cubzac de l'autoroute l'Aquitaine (A.10), une participation de 24%, limitée à 197 millions de francs ;

c) Pour les travaux de la section Niort-Mirambeau, une participation de 24%, limitée à 219 millions de francs ;

d) Pour les travaux de la section Mont-Soumoulou de l'autoroute A.64, une participation de 30%, limitée à 133,5 millions de francs ;

e) Pour les travaux de la section Chabreloche - Saint-Germain - Laval de l'autoroute A.89, une participation de 50%, limitée à 269,5 millions de francs ;

f) Pour les travaux des sections Saint-Germain - Laval de l'autoroute A.89 et Nervieux - Andrézieux - Bouthéon de l'autoroute A.72, une participation de 50%, limitée à 332,5 millions de francs ;

g) Pour les travaux de la section Le Mans-Angers de l'autoroute A.11, une participation de 10%, limitée à 166,4 millions de francs ;

Des conventions particulières précisent les modalités de la participation des collectivités territoriales visée à l'annexe 9 quinquies.

h) Pour les travaux de la section Soumoulou - Tarbes-Est de l'autoroute A.64, une subvention non actualisable du fonds spécial grands travaux (5e tranche) d'un montant de 212 millions de francs.

Pour l'application des plafonds mentionnés ci-dessus, chaque versement est compté pour le produit de son montant par le rapport 1/KB, KB étant le coefficient défini au paragraphe 34.2 ci-après, la valeur du paramètre d'indice (n) étant celle du quatrième mois précédant l'ordonnancement.

Toutefois, le plafond défini ci-dessus en f pour la participation de l'Etat est ajusté au vu de l'estimation arrêtée dans l'avant-projet.

23.1.3. La participation de l'Etat est versée par acomptes trimestriels au fur et à mesure de l'avancement des travaux sur la base des dépenses de construction effectuées.

Toutefois :

a) Pour les travaux de la section Chabreloche - Saint-Germain-Laval de l'autoroute A.89, l'Etat verse 25 p. cent du montant de la participation telle qu'elle est prévue à l'alinéa (e) du paragraphe 23.1.2 ci-dessus.

De même, pour les travaux des sections Saint-Germain-Laval- Nervieux de l'autoroute A.89 et Nervieux - Andrézieux-Bouthéon de l'autoroute A.72, l'Etat verse 25 p. cent du montant de sa participation telle qu'elle est prévue au (f) du paragraphe 23.1.2 ci-dessus.

Les versements initiaux ci-dessus définis sont égaux au produit de leur montant nominal par le coefficient KB défini au paragraphe 34.2 ci-après, la valeur du paramètre d'indice (n) étant celle du quatrième mois précédant l'ordonnancement. Ces versements initiaux sont récupérés dès que le montant des travaux des sections concernées a dépassé 50 p. cent du coût prévisionnel indiqué dans le plan de financement figurant à l'annexe 9 quater du cahier des charges. Les versements suivants seront effectués trimestriellement sur présentation de certificats administratifs.

La participation versée par l'Etat ne peut, toutefois, pas excéder 50 p. cent du coût définitif des travaux des sections Chabreloche - Saint-Germain-Laval et Saint-Germain-Laval - Andrézieux - Bouthéon.

b) Pour les travaux de la section Le Mans-Angers de l'autoroute A.11, l'Etat verse 25 p. cent du montant de sa participation telle qu'elle est prévue à l'alinéa (g) du paragraphe 23.1.2 ci-dessus.

Les versements initiaux ci-dessus définis sont égaux au produit de leur montant nominal par le coefficient KB défini au paragraphe 34.2 ci-après, la valeur du paramètre d'indice n étant celle du quatrième mois précédant l'ordonnancement.

Ces versements initiaux sont récupérés dès que le montant des travaux de la section a dépassé 50% du coût prévisionnel indiqué dans le plan de financement figurant à l'annexe 9 quinquies du cahier des charges. Les versements suivants sont effectués trimestriellement sur présentation de certificats administratifs.

La participation versée par l'Etat ne pourra toutefois ni excéder 10 p. cent du coût définitif des travaux de la section Le Mans - Angers, ni dépasser le plafond fixé au paragraphe 23.1.2 (g) ci-dessus.

23.1.4. L'Etat remet à la société concessionnaire, à titre de participation à la construction, les terrains déjà acquis par lui et nécessaires à la construction des sections concédées.

Les dépenses effectuées par l'Etat pour ces opérations foncières sont, pour les sections d'autoroutes énumérées aux paragraphes 23.1.1, 23.1.2 (a), 23.1.2 (b), 23.1.2 (c), 23.1.2 (d), 23.1.2 (e) et 23.1.2 (f) ci-dessus, imputées sur la participation de l'Etat mentionnée à ces paragraphes. Pour les autres sections d'autoroute, 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 est remboursée dans les conditions définies au paragraphe 23.2.3 du présent cahier des charges.

23.1.5. Les apports en nature de l'Etat, énumérés aux paragraphes 1.2.3, 4 et 5 de l'article 1er du présent cahier des charges, sont remboursables.

23.2. Remboursement des avances de l'Etat.

23.2.1. Les participations versées ou apportées par l'Etat en application des paragraphes 23.1.1 et 23.1.2 ci-dessus, sont remboursées dans les conditions fixées au paragraphe 23.2.3 ci-après.

23.2.2. Les avances d'équilibre accordées par l'Etat à la société concessionnaire, conformément à l'article L 122.6 du Code de la voirie routière, sont remboursées dans les conditions fixées au paragraphe 23.2.3 ci-après.

23.2.3. En application de l'article L 122.7 du Code de la voirie routière, les avances consenties par l'Etat et transférées à l'établissement public Autoroutes de France, ainsi que celles consenties par cet établissement, sont remboursées comme suit :

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

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

b) A l'exception des avances visées aux paragraphes 23.1.1 et 23.1.5 et des avances d'équilibre consenties au 10 novembre 1975 dont le montant est de 7.600.000 F, les remboursements des avances de l'Etat et des avances indexées consenties par Autoroutes de France sont indexés par application du coefficient multiplicateur KB défini à l'article 34 en prenant comme valeur du paramètre d'indice (n) celle du sixième mois précédant le versement à Autoroutes de France et comme valeur du paramètre d'indice (o) celle du mois de versement des avances en espèces ou de remise des avances en nature à la société.

On prend comme valeur de base des apports en nature faits à la société, la somme des autorisations de programme affectées aux opérations correspondantes.

c) Les avances de l'Etat versées depuis le 1er novembre 1983 ainsi que les avances mentionnées au paragraphe 23.1.2. g sont remboursées par l'intermédiaire de l'établissement public Autoroutes de France. La société effectue les paiements correspondants à Autoroutes de France dans les mêmes conditions que pour les avances visées aux paragraphes a et b ci-dessus.

Les versements visés au paragraphe 23.2.3 a) ci-dessus, s'imputent en premier lieu sur les avances non indexées.

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

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

Article 25 - Tarifs des péages

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 no 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 (1er janvier au 31 décembre) précédant la hausse.

Au 1er février 2012, le tarif kilométrique moyen applicable aux véhicules de classe 1 est de 6,763 centimes d'euros/km (HT).

25.2.II. Les tarifs sont révisés une fois par an. La révision intervient, sauf exception, au 1er 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.

La majoration annuelle des tarifs de péage applicables aux véhicules de la classe 1 fixée dans le cadre des contrats d'entreprise passés entre l'Etat et la société concessionnaire pendant la durée de la concession ne peut être inférieure à 85 % 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.

Pour l'exercice 2004, l'évolution des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 sera majorée d'une hausse spécifique de 0,5 %.

Pour la période couverte par le contrat d'entreprise 2002-2006, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 est égale à 85 % du taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) majorée d'une hausse spécifique moyenne annuelle de 0,625 %.

Pour l'exercice 2007, l'évolution des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 ne sera, en tout état de cause, pas inférieure à 85 % du taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) majorée d'une hausse spécifique de 0,312 5 %, à laquelle est ajoutée une hausse complémentaire de 0,58 %.

Pour l’exercice 2007, l’évolution des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 est majorée d’une hausse spécifique de 0,2%.

Pour les exercices 2008 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 0,2%.

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 0,35 % en 2011 et 0,17% 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 2008 à 2017, l’évolution des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 sera majorée d’une hausse spécifique de 0,625 %.

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 70 % du taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) majoré d'une hausse spécifique de 0,05 % ;

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 0,175 %.

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 2018 à 2021, par exception au 3ème alinéa du paragraphe 25.2.II du présent article, la hausse annuelle des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 est égale à :

a) pour l'exercice 2018, à 70 % du taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) ;
b) pour les exercices 2019 à 2021, à 70 % du taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) majoré d'une hausse spécifique annuelle de 0,146%.

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 0,78% en 2016, 0,32 % 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 0,39% chaque année, en compensation de l'absence de hausse des tarifs au 1er février 2015.

En l'absence de contrat d'entreprise 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 d'entreprise en vigueur, l'Etat et la société concessionnaire se concertent dans l'objectif de conclure un nouveau contrat d'entreprise 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 1er février 2007, ces coefficients sont les suivants :

- classe 2 : 1,55 ;
- classe 3 : 2,18 ;
- classe 4 : 2,85 ;
- classe 5 : 0,60.

Les coefficients des classes 2 et 5 sont au maximum égaux à 1,55 et 0,60 sur la période 2008 – 2011.

Au 1er février 2008, les coefficients des classes 3 et 4 sont au maximum égaux à respectivement 2,18 et 2,86.

Au 1er février 2009, les coefficients des classes 3 et 4 sont au maximum égaux à respectivement 2,19 et 2,88.

Au 1er février 2010, les coefficients des classes 3 et 4 sont au maximum égaux à respectivement 2,21 et 2,91.

Au 1er février 2011, les coefficients des classes 3 et 4 sont au maximum égaux à respectivement 2,23 et 2,95.

Au 1er février 2012, les coefficients des classes 2, 3, 4 et 5 sont égaux respectivement à 1,55, 2,22, 2,95 et 0,60.

Pour les exercices 2012 à 2016, 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.

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.

25.2.III. Pour les exercices n de 2024 à 2027 et pour financer le COM, des majorations additionnelles (« la Majoration ») des tarifs fixés au présent article sont appliquées à l'ensemble des trajets des véhicules entrant ou sortant aux barrières pleine voie de Baillargues et de Saint-Jean-de-Védas, ainsi qu'à l'ensemble des véhicules circulant sur l'autoroute A9 au droit de Montpellier (dans les deux sens, entre les PK n°87 et PK n°108) (« les Trajets »).

Les classes utilisées au présent article sont celles définies au paragraphe 25.2.II.

On définit :

$Maj_{n,k,p}$	Majoration additionnelle, spécifique à l'exercice n, issue de l'application de la Majoration, qui s'applique, à compter de l'exercice n, au trajet k parmi les

	Trajets, pour la classe p. Le trajet k parmi les Trajets est soumis l'année n à une majoration additionnelle cumulée depuis 2024, pour la classe p, de $\sum_{i=2024}^{n} Maj_{i,k,p}$
$Trafic_{n,k,p}$	Trafic du trajet k parmi les Trajets, constaté sur la période allant du 1er novembre de l'année (n-2) au 31 octobre de l'année (n-1) pour la classe p

Les majorations additionnelles mentionnées ci-dessus sont calculées, pour chaque exercice n compris entre 2024 et 2027, de manière à ce que les recettes additionnelles théoriques nettes CA_n soient égales aux valeurs suivantes :

CA_{2024}	9,6 M€ HT
CA_{2025}	20,2 M€ HT
CA_{2026}	30,8 M€ HT
CA_{2027}	41,5 M€ HT

Avec, pour chaque exercice n, les définitions suivantes :

(i) Pour les véhicules légers (« VL » dans cet article) (classes 1, 2 et 5) et les poids-lourds (« PL » dans cet article) (classes 3 et 4), les recettes additionnelles théoriques brutes sont respectivement calculées ainsi : $CABrut_{n,VL}$ =

$$\sum_{p=1,2,5}\sum_{k}(1+0{,}25\ \%)Trafic_{n,k,p}\left([\sum_{i=2024}^{n-1} Maj_{i,k,p}]+\frac{11}{12}Maj_{n,k,p}\right)$$

et $CABrut_{n,PL}$ =

$$\sum_{p=3,4}\sum_{k}(1+0{,}25\ \%)Trafic_{n,k,p}\left([\sum_{i=2024}^{n-1} Maj_{i,k,p}]+\frac{11}{12}Maj_{n,k,p}\right)\ ;$$

(ii) Pour les VL et les PL, les taux de remise respectivement appliqués $Dis_{n,VL}$ et $Dis_{n,PL}$ sont égaux respectivement au rapport des remises VL HT divisé par les recettes brutes VL HT sur le réseau de la société concessionnaire durant la période allant du 1er novembre de l'année (n-2) au 31 octobre de l'année (n-1) sur l'ensemble du réseau et au rapport des remises PL HT sur le réseau de la société concessionnaire divisé par les recettes brutes PL HT durant la période allant du 1er novembre de l'année (n-2) au 31 octobre de l'année (n-1) sur le réseau de la société concessionnaire. Pour le présent calcul, et indépendamment de leurs valeurs réelles, le taux $Dis_{n,PL}$ est plafonné à 10 % et le taux $Dis_{n,VL}$ est plafonné à 1 %.

(iii) $$CA_n = (1-Dis_{n,VL})CABrut_{n,VL} + (1-Dis_{n,PL})CABrut_{n,PL}$$

On définit :

VAN-cible	344,2 M€ HT 2024
$CAprév_{n,k}$	En année civile n, pour une année civile non clôturée k, recettes de péage additionnelles prévisionnelles nettes en M€ HT générées uniquement par la Majoration et le cas échéant les différentes Corrections appliquées,

	calculées avec les paramètres suivants : - les Majorations et les Corrections telles que calculées l'année de leur application, - une hypothèse d'évolution du trafic de 0,25 % par an par rapport aux trafics constatés sur les Trajets sur la dernière année civile clôturée, appliquée de manière homogène aux Trajets, - pour les VL et les PL , l'hypothèse de taux de remise respectivement appliqués $Dis_{n,VL}$ et $Dis_{n,PL}$ est égale au taux de remise effectif durant l'exercice n-1 sur le réseau de la société concessionnaire respectivement pour les VL et les PL, - pour k=2036, un coefficient égal à 0,28 est appliqué pour tenir compte de la date de fin de concession à la date d'entrée en vigueur du 20ème avenant, soit le 30 avril 2036.
$VANprév_n$	Pour une année civile n : $\sum_{k=n}^{k=2036} \frac{1}{(1+4{,}7\ \%)^{k-2024}} \times \mathrm{CAprév}_{n,k}$
$CAréel_k$	Pour une année civile clôturée k, recettes de péage additionnelles nettes en M€ HT générées uniquement par la Majoration et les différentes Corrections appliquées jusqu'en année k, telles que calculées l'année de leur application, les taux de remise appliqués, respectivement pour les VL et les PL, $Dis_{k,VL}$ et $Dis_{k,PL}$ étant égaux aux taux de remise effectifs constatés durant l'année civile clôturée k sur le réseau de la société concessionnaire respectivement pour les VL et les PL, soit le rapport des remises VL ou PL HT sur le réseau de la société concessionnaire divisé par les recettes brutes VL ou PL HT sur l'ensemble du réseau pour l'année k considérée.
$VANréelle_n$	Pour une année civile (n-1) clôturée : $\sum_{k=2024}^{k=n-1} \frac{1}{(1+4{,}7\%)^{k-2024}} xCAréel_k$

Chaque année civile n à compter de 2028 et jusqu'en 2034, dans le but d'ajuster par la Correction ci-après définie les tarifs applicables au 1er février n+1 sur les Trajets, la société concessionnaire communique aux ministres intéressés, dans les conditions de l'article 25.6 :

(i) La valeur de $CAréel_{n-1}$ et l'ensemble des éléments permettant de la justifier ; par exception, pour n=2028, les valeurs de $CAréel_{2024}$ à $CAréel_{2027}$ et l'ensemble des éléments permettant de les justifier ;

(ii) Tout élément utile, et notamment, pour l'exercice n-1 et pour les VL et les PL, les chiffres d'affaires réels bruts et les remises effectives qui ont été octroyées, afin de calculer les taux $Dis_{n,VL}$ et $Dis_{n,PL}$;

(iii) Des corrections (« la Correction »), positives ou négatives, additionnelles à l'évolution prévue des tarifs de péage au 1er février de l'année n+1 définie à l'article 25.2.II sur les Trajets, de manière à ce que :

$VAN\text{-}cible = VANréelle_n + VANprév_n$,

Dans les conditions prévues au paragraphe 25.6, la Correction corrige l'évolution prévue des tarifs de péage des Trajets au 1er février de l'année n+1 définie au paragraphe 25.2.II, par l'application de constantes additionnelles aux tarifs des Trajets pour l'exercice n+1.

Le cas échéant, l'Etat et la société concessionnaire conviennent, au plus tard le 31 janvier 2036, des modalités de neutralisation, le cas échéant par un flux financier entre eux, de l'éventuelle différence, positive ou négative, entre VAN-Cible et $VANréelle_{2036}$ en considérant le trafic 2036 comme égal aux trafics constatés sur les Trajets entre le 1er janvier 2035 et le 30 avril 2035, accrus de la moyenne annuelle de croissance observée des Trajets sur les exercices 2033 à 2035.

La Majoration et la Correction ne sont pas prises en compte dans le calcul du taux kilométrique moyen de la section de référence incluant les autoroutes A9 et A709, ni, en conséquence pour l'application des paragraphes 25.2.I et du 25.2.II. Par parallélisme, ni la Majoration ni les corrections ne sont soumises à révision annuelle, notamment celles prévues par ces paragraphes.

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

En outre, la société concessionnaire peut appliquer des taux kilométriques différents selon les trajets et les périodes.

Ces modulations doivent trouver leur justification à la fois dans 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'écarter 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 anormale 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 Société des

autoroutes du Sud de la France, 100, avenue de Suffren, B.P. 533, 75725 Paris Cedex 15, 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. La perception des péages est soumise aux conditions suivantes :

a) La déviation de Pellouailles, entre les PK 76,5 et 81,5 de l'autoroute A 11, est libre de péage pour le trafic interne ;

b) La rocade est de Toulouse (A 61 et A 62) comprise entre l'échangeur de Lalande et l'échangeur du Palays est libre de péage pour le trafic interne ;

c) La section de l'autoroute A 64 comprise entre l'échangeur de Tarbes-est et l'échangeur de Capvern est libre de péage pour le trafic interne ;

d) La section de l'autoroute A 64 comprise entre la RN 117 à l'est de Martres-Tolosane et l'échangeur de la RD 17 à Saint-Martory est libre de péage pour le trafic interne ;

e) Les sections en continuité Vienne nord - Ternay de l'autoroute A 7 et Ternay - Saint-Priest de l'autoroute A 46 sont libres de péage pour le trafic interne ;

f) la section de l'A709 comprise entre les diffuseurs de Saint-Jean-de-Vedas et Vendargues est libre de péage pour le trafic interne.

g) La section Toulouse - Roques de l'autoroute A 64 est libre de péage pour le trafic interne.

h) La section de l'autoroute A 64 comprise entre Briscous et l'échangeur de Bayonne-Mousserolles de l'autoroute A 63 est libre de péage pour le trafic interne.

i) Une majoration du tarif, calculée sur la base de 0,50 € valeur HT 2002 pour les véhicules de classe 1, sera appliquée à l'ensemble des véhicules franchissant la barrière pleine voie de La Roche-sur-Yon Est dès sa mise en service.

j) la section du contournement de Montauban de l'autoroute A20 comprise entre le diffuseur n° 60 sur A20 et le diffuseur n° 68 reliant A20 et A62 est libre de péage ;

k) les sections entre Sorges et La Monnaie de la RN 260 et entre La Monnaie et Gatignolles de la RN 1160 sont libres de péage ~~.~~ ;

l) sous réserve de la réalisation du complément au demi-diffuseur A641/RD817 dans les conditions techniques et financières définies dans le contrat de plan 2017-2021, la section de la bretelle autoroutière A 641 de raccordement Ouest de Peyrehorade (Pyrénées-Atlantiques) comprise entre l'échangeur avec la RD817 et la RD33 (limite de concession) est libre de péage pour le trafic interne.

m) Le Contournement Ouest de Montpellier 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 = 2034.

Au plus tard avant le 1er octobre de l'année N, le concessionnaire communique au concédant le montant hors taxes des recettes de péage et des redevances relatives aux installations commerciales de la période située entre le 1er 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 *Z ter* au présent cahier des charges un chiffre d'affaires de référence X_{CN}, qui représente le montant hors taxes des recettes de péage et des redevances relatives aux installations commerciales couvrant la même période et le même périmètre que 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 remplace toutes les fois qu'il y a lieu.

Article 27 - Application des péages

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

La société concessionnaire peut procéder auprès des usagers 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 est faite à des conditions égales pour tous.

La société bénéficiaire de la présente concession met au point les modalités de perception du péage de manière à ce que la pluralité des concessionnaires ne soit pas cause de gêne pour l'usager :

a) Sur l'autoroute l'Aquitaine (A 10), d'un commun accord avec la société concessionnaire au nord de l'échangeur de Poitiers - Sud.

b) Sur l'autoroute A.64, d'un commun accord avec la société concessionnaire de l'autoroute de la Côte Basque (A.63).

c) Sur la section Le Mans-Angers de l'autoroute A.11, d'un commun accord avec la société concessionnaire de la section Ponthévrard - Le Mans de cette même autoroute.

Ces dispositions sont soumises à l'approbation du ministre chargé de la voirie nationale dix-huit mois avant la mise en service des sections énumérées au présent paragraphe, concédées à la société bénéficiaire de la présente concession.

Article 29 - Franchise

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

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

Article 30 - Installations annexes

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

Les contrats pour lesquels une procédure de publicité a été engagée à une date antérieure à l'approbation du dix-septième 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 seizième 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 précédant 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. Le coefficient KA mentionné au paragraphe 22.2, est calculé au millième le plus voisin du rapport :

Pour les mois antérieurs à août 1975 :

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

A partir d'août 1975 :

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

34.2. Le coefficient multiplicateur KB est calculé au millième le plus voisin du rapport :

a) Pour l'application des paragraphes 23.1.2 (a) et 22.1 (a, b, c, d et e) :

- pour les versements effectués à une date antérieure à août 1975 :

$$0{,}2 + 0{,}8 \frac{TP\ 34\ (n)}{TP\ 34\ (o)}$$

- pour les versements effectués à partir d'août 1975 :

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

dans les cas (application du paragraphe 23.2.3, alinéa (b)) où la valeur du paramètre d'indice (o) est postérieure au mois d'août 1975, ce dernier rapport est remplacé par le rapport :

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

b) Pour l'application du 22.1 (f, g, h, i, j, k, l, m et n), du 23.1.2 (b, c, d, e, f et g) et du 23.1.3, :

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

34.3. La valeur du paramètre d'indice o, mentionné aux paragraphes 34.1 et 34.2 est :

Pour l'application du 22.1 (a, b, c, d, e) et du 23.1.2 (a) celle du mois de juillet 1973.

Pour l'application du 22.1 (f et g), du 23.1.2 (b), du 23.1.2 (c) et du 23.1.3 (a) celle du mois de juillet 1977.

Pour l'application du 22.1 (h et i), du 23.1.2 (d) et du 23.1.3 (b) celle du mois de juillet 1978 pour les dispositions relatives à la section Mont - Soumoulou et celle du mois de janvier 1988 pour les dispositions relatives aux sections Labenne (A 63) - Orthez Ouest et Guiche - Urt - Briscous.

Pour l'application du 22.1 (j et k), du 23.1.2 (e et f) et du 23.1.3 (c) celle du mois de février 1980.

Pour l'application du 22.1 (l), du 23.1.2 (g) et du 23.1.3 (d) celle du mois de janvier 1984.

Pour l'application du 22.1 (m), celle du mois de juillet 1984.

Pour l'application du 22.1 (n), celle du mois de janvier 1987.

Les paramètres TP 01 et TP 34 sont les index nationaux de travaux publics publiés mensuellement au Bulletin officiel du service des prix.

Si l'index TP 01 disparaissait, les parties se rapprocheraient pour adopter d'un commun accord un index équivalent.

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 1er juillet, une étude financière prévisionnelle portant sur l'équilibre comptable et financier de la concession et comprenant, pour la durée restant 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 1er 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 17ème 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 17ème 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 1er janvier et avant le 1er 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 30 avril 2036 pour l'ensemble du réseau concédé.

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 *Z 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 40 606 330 689 (quarante milliards six cent six millions trois cent trente mille six cent quatre-vingt-neuf) 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 2033, 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 la société concessionnaire et, le cas échéant, avec l'aide d'experts :

- le programme d'entretien et de renouvellement pour les cinq dernières années de la concession qui s'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 précédant 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 précédant 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 à 15 du présent cahier des charges, le concédant peut exiger de la société concessionnaire le versement d'une pénalité d'un montant au plus égal à 30 000 € 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 prévu à l'article 25.6 du présent cahier des charges ;
- tarifs appliqués par la société concessionnaire différents de ceux qui ont été déposés auprès des ministres intéressés ;
- non-respect par la société concessionnaire des règles de fixation des tarifs prévues à l'article 25.

39.6. Pour l'application des dispositions 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 13.3, 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. Au vu des observations apportées par la société concessionnaire, le concédant notifie au concessionnaire le montant des pénalités dues à l'expiration de ce délai.

Le montant de la pénalité est défini pour chaque indicateur de performance pénalisable par le contrat de plan en cours. En l'absence de contrat de plan approuvé, les montants de pénalités définis 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 13.3 ne peut excéder 700 000 €.

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 visée 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 trente 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 trente 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 1er 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 est assuré par les autorités et services désignés à cet effet par le ministre chargé de la voirie nationale.

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

Pour l'exécution des travaux, la société concessionnaire exerce ou fait exercer un contrôle des travaux dont les opérations 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 visées à l'article 30.

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

Article 43 - Emplois réservés

La société concessionnaire réserve aux anciens militaires et à leurs ayants droit ainsi qu'aux travailleurs handicapés et assimilés un quota d'emplois conforme aux dispositions prévues par les lois et règlements en vigueur.

Article 44 - Election de domicile

La société concessionnaire fait élection de domicile en son siège social.

Article 45 - Jugements 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 au journal officiel et d'impression

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

Article 47 - Annexes

47.1. Les pièces suivantes, annexées à la convention de concession modifiée visée à l'article 6 de la convention ci-dessus, restent annexées au présent cahier des charges :

a) Autoroutes A7, A8, A9, A61, A62 et A72.

1 - Plan de situation ;
2 - Tracé ;
3 - Profils en long et contraintes de dénivelés ;
4 - Profils en travers type ;
5 - Schéma de principe des échangeurs et des bretelles de raccordement au réseau routier ;
6 - Nombre minimum, pour l'ensemble de l'autoroute, des aires annexes et des centres d'entretien et d'exploitation ;
7 - Rétablissement des communications pour les routes nationales ;
8 - Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9 - Plan de financement ;
10 - Prévisions de trafic.

b) Autoroute A10 (Aquitaine).

1 bis - Plan de situation ;
2 bis - Tracé ;
3 bis - Profils en long et contraintes de dénivelés ;
4 bis - Profils en travers types ;
5 bis - Schéma de principe des échangeurs et des bretelles de raccordement au réseau routier ;
6 bis - Nombre minimum, pour l'ensemble de l'autoroute, des aires annexes et des centres d'entretien ;
7 bis - Rétablissement des communications pour les routes nationales;
8 bis - Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9 bis - Plan de financement.

c) Autoroute A. 64 (Section Labenne-Soumoulou).

1 ter - Plan de situation ;
2 ter - Tracé ;
3 ter - Profils en long et contraintes de dénivelés ;
4 ter - Profils en travers types ;
5 ter - Schéma de principe des échangeurs et des bretelles de raccordement au réseau routier ;
6 ter - Nombre minimum, pour l'ensemble de l'autoroute des aires annexes et des centres d'entretien ;
7 ter - Rétablissement des communications pour les routes nationales;

8 ter - Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9 ter - Plan de financement.

d) Autoroute A89 Chabreloche - Nervieux (ex-section de A72) y compris l'antenne de Balbigny et A72, Nervieux - Andrezieux- Bouthéon.

1 quater - Plan de situation ;
2 quater - Tracé ;
3 quater - Profils en long et contraintes de dénivelés ;
4 quater - Profils en travers types ;
5 quater - Schéma de principe des échangeurs et des bretelles de raccordement au réseau routier ;
6 quater - Nombre minimum pour l'ensemble de la section, des aires annexes et des centres d'entretien ;
7 quater - Rétablissement des communications pour les routes nationales ;
8 quater - Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9 quater - Plan de financement.

e) Autoroute A11 (Section Le Mans-Angers).

1 quinquies - Plan de situation ;
2 quinquies - Tracé ;
3 quinquies - Profils en long et contraintes de dénivelés ;
4 quinquies - Profils en travers types ;
5 quinquies - Schéma de principe des échangeurs et des bretelles de raccordement au réseau routier ;
5 quinquies bis - Bretelle de raccordement de l'échangeur Le Mans-Sud au C.D. 309 ;
6 quinquies - Nombre minimum pour l'ensemble de la section des aires annexes et des centres d'entretien ;
7 quinquies - Rétablissement des communications pour les routes nationales ;
8 quinquies - Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9 quinquies - Plan de financement.

f) Autoroute A64 (Section Soumoulou-Tarbes-Est).

1 sexies - Plan de situation ;
2 sexies - Tracé ;
3 sexies - Profils en long et contraintes de dénivelés ;
4 sexies - Profils en travers types ;
5 sexies - Schéma de principe des échangeurs et des bretelles de raccordement au réseau routier ;
6 sexies - Nombre minimum pour l'ensemble de la section des aires annexes et des centres d'entretien ;
7 sexies - Rétablissement des communications pour les routes nationales ;
8 sexies - Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9 sexies - Plan de financement.

g) Autoroute A 54 (ex A 55) (Section Arles - Nîmes).

1 septies - Plan de situation ;
2 septies - Tracé ;
3 septies - Profils en long et contraintes de dénivelés ;
4 septies - Profils en travers types ;
5 septies - Schéma de principe des échangeurs et des bretelles de raccordement au réseau routier ;
6 septies - Nombre minimum pour l'ensemble de la section des aires annexes et des centres d'entretien ;
7 septies - Rétablissement des communications pour les routes nationales ;
8 septies - Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9 septies - Plan de financement.

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

a) Autoroute A 46 entre Ternay et St Priest.

1. A Plan de situation au 1/100.000 ;
2. A Tracé de l'autoroute au 1/10.000 ;
3. A Profils en long ;
4. A Profils en travers types ;
5. A Echangeurs, mode de perception des péages et limite de concession ;
6. A Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation ;
7. A Rétablissement de communication pour les routes nationales ;
8. A Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9. A Plan de financement.

b) Autoroute A 64 entre Tarbes Est et Martres.

1. B Plan de situation au 1/100.000 ;
2. B Tracé de l'autoroute au 1/10.000 ;
3. B Profils en long ;
4. B Profils en travers types ;
5. B Echangeurs, mode de perception des péages et limite de concession ;
6. B Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation ;
7. B Rétablissement de communication pour les routes nationales ;
8. B Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9. B Plan de financement.

entre Pinas et Martres-Tolosane :

Annexe 1 b. - Plan de situation au 1/200 000 ;
Annexe 2 b. - Tracé de l’autoroute au 1/25 000 ;
Annexe 3 b. - Profil en long ;
Annexe 4 b. - Profils en travers types ;
Annexe 5 b. - Echangeurs et bretelles de raccordement au réseau routier ;
Annexe 6 b. - Aires annexes, centre d’entretien et d’exploitation ;
Annexe 7 b. - Rétablissement des routes nationales ;
Annexe 8 b. - Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
Annexe 9 b. - Plan de financement.

c) Autoroute A 83 entre Nantes et Niort.

1. C Plan de situation au 1/100.000 ;
2. C Tracé de l'autoroute au 1/10.000 ;
3. C Profils en long ;
4. C Profils en travers types ;
5. C Echangeurs, mode de perception des péages et limite de concession ;
6. C Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation ;
7. C Rétablissement de communication pour les routes nationales ;
8. C Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9. C Plan de financement.

d) Autoroute A 68 entre Toulouse et Gémil.

1. D Plan de situation au 1/100.000 ;
2. D Tracé de l'autoroute au 1/10.000 ;
3. D Profils en long ;
4. D Profils en travers types ;
5. D Echangeurs, mode de perception des péages et limite de concession ;
6. D Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation ;
7. D Rétablissement de communication pour les routes nationales ;
8. D Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9. D Plan de financement.

e) Autoroute A 64 entre Toulouse et Muret

1. E Plan de situation au 1/100.000 ;
2. E Tracé de l'autoroute au 1/10.000 ;
3. E Profils en long ;
4. E Profils en travers types ;
5. E Echangeurs, mode de perception des péages et limite de concession ;
6. E Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation ;
7. E Rétablissement de communication pour les routes nationales ;
8. E Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9. E Plan de financement.

f) Autoroute A 54 entre Salon et Saint-Martin-de-Crau :

1. F Plans de situation au 1/50 000 et 1/100.000 ;
2. F Tracé de l'autoroute au 1/25.000 ;
3. F Profils en long ;
4. F Profils en travers types ;
5. F Echangeurs, mode de perception des péages et limites de concession ;
6. F Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation ;
7. F Rétablissements des routes nationales ;
8. F Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
9. F Plan de financement.

g) Autoroute A 837 entre Saintes et Rochefort :

1. G Plan de situation au 1/200.000 ;
2. G Tracé de l'autoroute au 1/25.000 ;
3. G Profils en long ;
4. G Profils en travers types ;
5. G Echangeurs, mode de perception des péages et limites de concession ;
6. G Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation ;
7. G Rétablissements des routes nationales;
8. G Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9. G Plan de financement.

h) Autoroute A 20 entre Brive-la-Gaillarde et Montauban :

1. H Plan de situation au 1/250 000 ;
2. H Tracé de l'autoroute au 1/25 000 ;
3. H Profils en long ;
4. H Profils en travers types ;
5. H Echangeurs, mode de perception des péages et limites de concession ;
6. H Aires annexes et centres d'exploitation et d'entretien ;
7. H Rétablissements des communications ;
8. H Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9. H Plan de financement.

i) Bretelle de liaison de l'A 68 à la R.D. 112 près de Verfeil :

1. I Plan de situation au 1/200 000 ;
2. I Tracé de la bretelle au 1/25 000 ;
3. I Profils en long et contraintes de dénivelé ;
4. I Profils en travers types ;
5. I Echangeurs, mode de perception des péages et limites de concessions ;
6. I Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation ;
7. I Rétablissements de communication pour les routes nationales ;
8. I Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9. I Plan de financement.

j) Autoroute A 64, bretelle de raccordement Ouest de Peyrehorade :

1. J Plan de situation au 1/250.000 ;
2. J Tracé de la bretelle au 1/25.000 ;
3. J Profils en long et contraintes de dénivelé ;
4. J Profils en travers types ;
5. J Echangeurs, mode de perception des péages et limites de concessions ;
6. J Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation ;
7. J Rétablissements de communication pour les routes nationales ;
8. J Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9. J Plan de financement.

k) Autoroute A 710, Antenne de Lussat :

1. K Plans de situation au 1/250 000 ;
2. K Tracé de l'antenne autoroutière au 1/25 000 ;
3. K Contraintes de dénivelés du profil en long ;
4. K Profils en travers ;
5. K Schémas de principe des échangeurs ;
6. K Gare de péage, aires annexes, centre d'entretien ;
7. K Rétablissement de route nationale ;
8. K Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
9. K Plan de financement.

l) Autoroute A 10 entre Saint-André-de-Cubzac et Lormont :

1. L Plan de situation
2.L Tracé de l'autoroute.
3.L Profils en long.
4.L Profils en travers types.
5. L Echangeurs, mode de perception des péages et limites de concession.
6.L Aires annexes et centres d'exploitation et d'entretien.
7.L Rétablissements des communications.
8.L Instructions applicables aux projets et à leur réalisation.
9.L Plan de financement.

m) Instructions applicables aux aménagements complémentaires sur autoroute en service : Z

n) Autoroute A89 Clermont-Ferrand - Bordeaux :

La section de l'autoroute A 89 entre Brive Nord et Saint-Germain-les-Vergnes décrite dans les annexes N1 et N2 ne fait plus partie de la concession.

1N1 et N2. Plans de situation ;
2N1 et N2. Tracés de l'autoroute ;
3N1 et N2. Profils en long ;
4N1 et N2. Profils en travers types ;
5N1 et N2. Echangeurs, mode de perception des péages et limites de concession ;
6N1 et N2. Aires annexes et centres d'exploitation et d'entretien ;
7N1 et N2. Rétablissements des communications ;
8N1 et N2. Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9N1 et N2. Plans de financement.

o) Autoroute A 87 Angers - La Roche-sur-Yon :

1O. Plan de situation ;
2O. Tracé de l'autoroute ;
3O. Profils en long ;
4O. Profils en travers types ;
5O. Echangeurs, mode de perception des péages et limites de concession ;
6O. Aires annexes et centres d'exploitation et d'entretien ;

7O. Rétablissements des communications ;
8O. Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9O. Plan de financement.

p) A 66 Toulouse - Pamiers :

1P. Plan de situation ;
2P. Tracé de l'autoroute ;
3P. Profils en long ;
4P. Profils en travers types ;
5P. Echangeurs, mode de perception des péages et limites de concession ;
6P. Aires annexes et centres d'exploitation et d'entretien ;
7P. Rétablissements des communications ;
8P. Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9P. Plan de financement.

q) A 83 Oulmes - A 10 :

1Q. Plan de situation ;
2Q. Tracé de l'autoroute ;
3Q. Profils en long ;
4Q. Profils en travers types ;
5Q. Echangeurs, mode de perception des péages et limites de concession ;
6Q. Aires annexes et centres d'exploitation et d'entretien ;
7Q. Rétablissements des communications ;
8Q. Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9Q. Plan de financement.

r) A 645 Bretelle du Val d'Aran :

1R. Plan de situation ;
2 R. Tracé de l'autoroute ;
3 R. Profils en long ;
4 R. Profils en travers types ;
5 R. Echangeurs, mode de perception des péages et limites de concession ;
6 R. Aires annexes et centres d'exploitation et d'entretien ;
7 R. Rétablissements des communications ;
8 R. Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9 R. Plan de financement.

s) Raccordement A 75/A 9 :

1S Plan de situation ;
2S Tracé ;
3S Profils en long ;
4S Profils en travers types ;
5S Echangeurs et limites de concession ;
6S Gares de péage, aires annexes, centre d'entretien ;
7S Rétablissement des communications ;
8S Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
9S Plan de financement.

t) Déplacement/Dédoublement de l'Autoroute A 9 au droit de Montpellier :

1T Plan de situation ;
2T Tracé ;
3T Profil en long ;
4T Profil en travers ;
5T Echangeurs et limites de concession ;
6T Gares de péage, aires annexes et centre d'entretien ;
7T Carrefour et rétablissement ;
8T Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
9T Plan de financement.

u) Autoroute A 64, Briscous-Bayonne-Mousserolles :

1U Plan de situation ;
2U Tracé ;
3U Profils en long ;
4U Profils en travers types ;
5U Echangeurs et limites de concession ;
6U Gares de péage, aires annexes, centre d'entretien ;
7U Rétablissement des communications ;
8U Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
9U Plan de financement.

v) Autoroute A 87, Sorges-Murs-Erigné :

1V Plan de situation ;
2V Tracé ;
3V Profils en long ;
4V Profils en travers types ;
5V Echangeurs et limites de concession ;
6V Gares de péage, aires annexes, centre d'entretien ;
7V Rétablissement des communications ;
8V Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
9V Plan de financement.

w) Autoroute A 87, La Roche-sur-Yon Est-La Roche-sur-Yon Ouest :

1W Plan de situation ;
2W Tracé ;
3W Profils en long ;
4W Profils en travers types ;
5W Echangeurs et limites de concession ;
6W Gares de péage, aires annexes, centre d'entretien ;
7W Rétablissement de communications ;
8W Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9W Plan de financement.

x) Autoroute A89, Balbigny – La-Tour-de-Salvagny :

1X Plan de situation ;
2 X Tracé ;
3 X Profils en long ;
4 X Profils en travers types ;
5 X Echangeurs et limites de concession ;
6 X Péage, aires annexes, centre d'entretien ;
7 X Rétablissement des routes nationales ;
8 X Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9 X Plan de financement.

y) Données événementielles liées à la sécurité routière

z) Echéanciers d'investissements des opérations pour l'application de l'article 7.5 du cahier des charges
Z.1. Opérations de constructions
Z.2 Opérations d'élargissements ou d'aménagements
Z.3. Solde de l'avantage financier au titre de l'article 7.5.

Z *bis*. Echéanciers d'investissements des opérations pour l'application de l'article 7.6 du cahier des charges

Z *ter*. Valeurs de X_{CN} relatives à l'application de l'article 25.11.

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

Z *quinquies*. Echéanciers d'investissement des opérations pour l'application de l'article 7.7

Z *sexies* : Echéancier d'investissement du Contournement Ouest de Montpellier, pour l'application de l'article 7.8 du cahier des charges

AA) Autoroute A20 : contournement de Montauban entre le diffuseur n° 60 sur A20 et le diffuseur n° 68 reliant A20 et A62, y compris les bretelles d'échangeur permettant le raccordement jusqu'au giratoire A20 / RD 830

1 AA– Plan de situation
2 AA – Tracé
3 AA – Profil en long
4 AA – Profil en travers
5 AA – Echangeurs et limites de concession
6 AA – Gares de péage, aires annexes et centre d'entretien
7 AA – Carrefour et rétablissement
8 AA – Instructions applicables au projet et à sa réalisation

9 AA – Plan de financement
10 AA – Travaux
11 AA – Dispositions juridiques particulières

AB) Autoroute A87 :section comprise entre l'échangeur de Sorges et l'échangeur de Gâtignolle

1 AB– Plan de situation
2 AB – Tracé
3 AB – Profil en long
4 AB – Profil en travers
5 AB – Echangeurs et limites de concession
6 AB – Gares de péage, aires annexes et centre d'entretien
7 AB – Carrefour et rétablissement
8 AB – Instructions applicables au projet et à sa réalisation
9 AB – Plan de financement
10 AB – Travaux
11 AB – Dispositions juridiques particulières

AC) A 89—Section de l'autoroute A 89 comprise entre Saint-Pardoux-l'Ortigier et Saint-Germain-les-Vergnes - mise à deux fois deux voies de la route départementale n°9 entre l'échangeur de Saint-Germain-les-Vergnes sur l'autoroute A 89 et l'échangeur de Saint-Pardoux-l'Ortigier sur l'autoroute A20.

1 AC - Plan de situation ;
2 AC - Tracé ;
3 AC - Profil en long ;
4 AC - Profil en travers ;
5 AC - Echangeurs et limites de concession ;
6 AC - Gares de péage, aires annexes et centre d'entretien ;
7 AC - Carrefour et rétablissement ;
8 AC - Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
9 AC - Plan de financement.

AD) A 9 - Elargissement à 2x3 voies de l'autoroute A 9 section Le Boulou – frontière espagnole.

1 AD - Plan de situation ;
2 AD - Tracé ;
3 AD - Caractéristiques géométriques ;
4 AD - Profils en travers types ;
5 AD - Echangeurs et limites de concession ;
6 AD - Gares de péage, aires annexes et centre d'entretien ;
7 AD - Carrefours et rétablissements ;
8 AD - Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
9 AD - Plan de financement ;
10 AD - Calendrier des études, procédures et travaux.

AE) A 61 - Elargissement à 2x3 voies de l'autoroute A61 entre la bifurcation A61/A66 (PK 259.7) et les aires de service de Port Lauragais (PK 274) d'une part, et entre l'échangeur n°25 de Lézignan (PK 357) et la bifurcation A61/A9 (PK 377.5) d'autre part.

1 AE - Plan de situation ;
2 AE - Tracé ;
3 AE - Caractéristiques géométriques ;
4 AE - Profil en travers type ;
5 AE - Echangeurs et limites de concession ;
6 AE - Gares de péage, aires annexes et centre d'entretien ;
7 AE - Carrefours et rétablissements ;
8 AE - Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
9 AE - Plan de financement ;
10 AE - Calendrier des études, procédures et travaux.

AF) A 63 - Elargissement à 2x3 voies de l'autoroute A 63 section Ondres – Saint-Geours-de-Maremne.

1 AF - Plan de situation ;
2 AF - Tracé ;
3 AF - Caractéristiques géométriques ;
4 AF - Profils en travers types ;
5 AF - Echangeurs et limites de concession ;
6 AF - Gares de péage, aires annexes et centre d'entretien ;
7 AF - Carrefours et rétablissements ;
8 AF - Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
9 AF - Plan de financement ;
10 AF - Calendrier des études, procédures et travaux.

AG) Contournement Ouest de Montpellier

1 AG 1 – Plan de situation ;
2 AG 1 – Tracé ;
3 AG 1 – Caractéristiques géométriques ;
4 AG 1 – Profils en travers types ;
5 AG 1 – Echangeurs et limites de concession ;
6 AG 1 – Gares de péage, aires annexes et centre d'entretien ;
7 AG 1 – Carrefours et rétablissements ;
8 AG 1 – Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
9 AG 1 – Plan de financement et précisions sur l'annexe COM 3 ;
10 AG 1 – Calendrier des études, procédures et travaux.

AH) Elargissement de la bretelle autoroutière A680 de liaison entre l'autoroute A68 et l'autoroute A69, en ce compris le diffuseur de Verfeil

1 AH - Plan de situation ;
2 AH - Tracé ;

3 AH -Caractéristiques géométriques ;
4 AH - Profils en travers types ;
5 AH - Echangeurs et limites de concession ;
6 AH -Gares de péage, aires annexes et centre d'entretien ;
7 AH — Carrefours et rétablissements ;
8 AH - Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
9 AH- Echéancier prévisionnel d'investissement

Annexe PR 1 : plan de relance 1

Annexe PR 2 : plan de relance 2

Annexe PRA 1. Programme de travaux du plan de relance autoroutier

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

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

Annexe PIA 2. relative au programme de réalisation de parkings de covoiturage

Annexe COM 1

Annexe COM 2

ANNEXES PUBLIEES AU JOURNAL OFFICIEL

y) Données événementielles liées à la sécurité routière

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

	trafic (traficolor) - Temps de parcours - Comptages - …			

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

Z.1. Opérations de constructions

Z.1.a) Pour l'autoroute A87 Angers – La-Roche-sur-Yon

- pour la section La-Roche-sur-Yon Est - La-Roche-sur-Yon Ouest

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Coût des travaux En millions d'euros HT valeur mai 2002	0	0	4	13	28	34	32

- pour la section Sorges – Murs-Erigné

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Coût des travaux En millions d'euros HT valeur 2001	0,3	10,8	18,5	9.1	8.4	3.3

Z.1.b) Pour l'autoroute A89 Bordeaux – Clermont-Ferrand

- pour la section Thenon – Terrasson – Brive nord

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Coût des travaux En millions d'euros HT valeur 2001	13	35,8	95,8	78,6	106,3	89,7	33,6	2,2

- pour la section Saint-Pardoux-l'Ortigier—Saint-Germain-les-Vergnes, doublement de la route départementale n°9 (RD 9)

	Cumul à fin 2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût des travaux En millions d'euros HT valeur 2006	0,6	0,4	3,6	8,2	8,3	2,4

Z.1.c) Pour le raccordement entre les autoroutes A75 et A9

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Coût des travaux En millions d'euros HT valeur 2001	0,9	1,9	1,0	1,7	1,8	8,3	28,4	27,7	5,8

Z.l.d) Pour la section de l'A89 située entre Balbigny et La-Tour-de-Salvagny, l'échéancier d'investissement est celui de l'annexe 9.X au présent cahier des charges.

Z.2) Opérations d'élargissements ou d'aménagements

Z.2.a) Pour le dédoublement/déplacement de l'autoroute A 9 entre Saint-Jean-de-Védas et Vendargues.

La compensation au titre du paragraphe 7.5 du présent cahier des charges ne dépend pas de la date de mise en service. Elle est due automatiquement par comparaison entre les échéanciers indiqués ci-dessous et les échéanciers reflétant le rythme réel des dépenses constatées :

- Déplacement/dédoublement de l'autoroute A 9 :

	Cumul à fin 2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Coût des travaux En millions d'euros HT valeur janvier 2011	20,4	43,8	64,3	96,4	128,5	128,5	128,5	32,1

- Requalification des sections coaxiales de l'autoroute A 9 au droit de Montpellier :

	Cumul à fin 2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Coût des travaux En millions d'euros HT valeur janvier 2011	4,8	9	13,7	20,6	27,5	27,5	27,5	6,9

Z.2.b) Pour l'élargissement de l'autoroute A9 entre Perpignan et la frontière espagnole

- section Perpignan Nord et Perpignan Sud

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Coût des travaux En millions d'euros HT valeur 2006	1	3	5	8	30	40	45	35

- section entre Perpignan Sud et Le Boulou

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût des travaux	0,5	0	0	1	8	26	30	26	12

En millions d'euros HT valeur 2006									

Z.2.c) Pour l'élargissement de l'autoroute A63 entre Biriatou et Ondres

- section Bayonne Sud / Bayonne Nord

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Coût des travaux En millions d'euros HT valeur 2006	8,1	5,5	45,5	66	52	29	15	4

- Section Bayonne Nord / Ondres

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Coût des travaux En millions d'euros HT valeur 2006	1	0,5	0,5	1	1	1	8	7	12	4

Z.2.d) Pour l'aménagement de l'autoroute A64 entre Briscous et l'échangeur de Bayonne-Mousserolles de l'autoroute A63

	2006	2007	2008	2009
Coût des travaux En millions d'euros HT valeur juillet 2001	2,3	8,3	7,4	1,3

Z.3) Solde de l'avantage financier au titre l'article 7.5

Pour effectuer le calcul en euros courants conformément au paragraphe b) de l'article 7.5, le coefficient d'actualisation utilisé est le TP01.

L'échéancier suivant, affecté au financement des investissements prévus au paragraphe 9.4.g) de l'article 9, conduit à solder l'avantage financier tel que prévu par l'article 7.5 à l'entrée en vigueur du 19ème avenant à la présente convention de concession et au cahier des charges y annexé.

M€ 2016	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Elargissement de la bretelle autoroutière A680 liaison entre l'autoroute A68 l'autoroute A69	0.0	0,1	0,8	4,9	8,1	8,1	1,2	23,2

Annexe Z *bis*.

Z *bis*. Echéanciers d'investissements des opérations pour l'application de l'article 7.6 du cahier des charges

En millions d'euros HT valeur juillet 2012	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**Total**
Elargissement de l'autoroute A9, section entre Le Boulou et la frontière espagnole	25,0	50,0	60,0	40,0	5,0	0,0	0,0	0,0	180,0
Elargissement de l'autoroute A63, section Ondres et Saint-Geours-de-Maremne	3,0	20,0	80,0	120,0	65,0	25,0	0,0	0,0	313,0
Elargissement de l'autoroute A61, section entre la bifurcation A61/A66 et les aires de service de Port Lauragais et section entre l'échangeur n°25 de Lézignan et la bifurcation A61/A9, y compris les études et procédures relatives à l'élargissement de l'ensemble de la section entre la bifurcation A61/A66 et la bifurcation A61/A9	0,6	4,6	16,8	36,8	42,9	38,3	36,8	23,3	200,1
Aménagements environnementaux	10,0	45,0	45,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0
Etudes et procédures relatives à l'aménagement à 2x3 voies de la section de l'autoroute A46 entre Ternay et Saint-Priest	3,00	7,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,0
Total à prendre en compte pour l'application des dispositions de l'article 7.6	**41,6**	**126,6**	**201,8**	**196,8**	**112,9**	**63,3**	**36,8**	**23,3**	**803,1**

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

L'échéancier suivant, affecté au financement des investissements prévus au paragraphe 9.4.g) de l'article 9, est à déduire, dans les conditions de l'article 7.6, du montant de l'avantage financier calculé avec les échéanciers recalés définitifs.

M€ 2020	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Elargissement de la bretelle autoroutière A680 liaison entre l'autoroute A68 l'autoroute A69	0.0	0,4	2,0	12,0	20,0	20,0	3,0	57,4

Annexe Z *ter*.

Valeurs de X_{CN} relatives à l'application du paragraphe 25.11.

	Valeur pour l'année 2034 (mise à jour à l'occasion du 20e avenant)	Valeur pour l'année 2035 (mise à jour à l'occasion du 20e avenant)
Valeur de X_{CN} (M€ HT)	4 183	4 264

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

Z *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	2018-2036
85% x I + 0,875 %	85% x I + 1,273 %	85% x I + 1,235 %	85% x I + 1,235 %	85% x I + 1,235 %	85% x I + 1,235 %	85% x I + 1,035 %	85% x I + 1,035 %	85% x I + 1,035 %	85% x I + 1,035 %	85% x I + 1,035 %	70% x I + 0,625 %	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.

Z *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	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
A7 - Demi-diffuseur complémentaire de Vienne Sud	0,130	0,200	0,000	0,033	0,236	7,397	2,208	0,236	0,000	0,000	0,000	0,000
A7 - Demi-diffuseur complémentaire de Salon Nord	0,000	0,000	0,000	1,021	4,063	4,513	0,613	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
A7 - Diffuseur de Saint-Paul-Trois-Châteaux	0,000	0,000	0,379	0,158	1,337	3,232	2,685	1,159	0,000	0,000	0,000	0,000
A7 - Diffuseur de Porte de DrômArdèche	0,000	0,000	0,104	0,707	1,173	2,553	1,785	4,279	0,000	0,000	0,000	0,000
A8/A51- complément du nœud A8/A51 (création d'une bretelle A8 Ouest vers A51 Nord)	0,000	0,000	0,900	1,760	2,260	9,880	8,080	9,540	5,580	0,000	0,000	0,000

A61 - Diffuseur (en ce compris les voies d'entrecroisement pour le raccordement) de la Jonction Est	0,000	0,000	0,383	0,483	0,667	6,514	3,849	3,643	0,000	0,000	0,000	0,000
A62 - Diffuseur d'Agen Ouest	0,000	0,842	3,037	1,173	0,047	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
A64 – Demi-diffuseur de la Virginie	0,000	0,000	0,000	0,000	0,144	0,144	2,335	0,726	0,000	0,000	0,000	0,000
A64 - Demi-diffuseur de Caresse Cassaber	0,000	0,000	0,000	0,204	0,620	2,155	2,016	0,055	0,000	0,000	0,000	0,000
A641 - Demi-diffuseur complémentaire BARO / RD817	0,000	0,000	0,000	0,040	0,040	0,500	0,210	0,010	0,000	0,000	0,000	0,000

2. Autres opérations

En millions d'euros HT valeur 2016	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Programme de réalisation de parkings de covoiturage (provision)	0,000	0,000	0,200	2,200	2,400	2,400	2,400	2,400	0,000	0,000	0,000	0,000

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 Z sexies :
Echéancier d'investissement du Contournement Ouest de Montpellier, pour l'application de l'article 7.8 du cahier des charges

M€ HT valeur 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
COM	4,850	9,233	19,104	44,058	54,551	52,454	46,578	32,198	6,974

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

Annexe PRA 1. Programme de travaux du plan de relance autoroutier

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

NATURE	OPERATION
ELARGISSEMENTS	Section entre Le Boulou et la frontière espagnole de l'autoroute A 9
	Section entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne de l'autoroute A 63
	Section entre la bifurcation A61/A66 et les aires de service de Port Lauragais et section entre l'échangeur n°25 de Lézignan et la bifurcation A61/A9 de l'autoroute A61, y compris les études et procédures relatives à l'élargissement de l'ensemble de la section entre la bifurcation A61/A66 et la bifurcation A61/A9.
AMENAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX	Programme de travaux défini ci-dessous.
ETUDE	Etudes et procédures relatives à l'aménagement à 2x3 voies de la section de l'autoroute A46 entre Ternay et Saint-Priest : - dossier synoptique du nombre de voies de circulation, au sens de la circulaire n°87-88 du 27 octobre 1987 relative aux modalités d'établissement et d'instruction des dossiers techniques concernant la construction et l'aménagement des autoroutes concédées ; - dossier avant-projet au sens de la circulaire n°87-88 du 27 octobre 1987 susvisée ; - étude d'impact et dossier d'enquête publique ; - dossier loi sur l'eau ; - diagnostic archéologique ; - demandes de dérogations CNPN.

Programme de travaux d'aménagement environnementaux prévu au paragraphe 9.6 de l'article 9 :

N°	Libellé	Unité	QUANTITE prévisionnelle initiale
	1. ETUDES PREALABLES		
1	études	nombre de départements	14
	2. CONNECTIVITE TRANSVERSALE		
2.1.1	éco-pont 12m≤Lmin≤ 15m	nombre d'aménagements	0
2.1.2	éco-pont 15m<Lmin≤ 25m	nombre d'aménagements	4
2.1.3	éco-pont 25m<Lmin 40m	nombre d'aménagements	0
2.2	éco-duc 30m≤L≤ 60m	nombre d'aménagements	23
2.3.1	banquettes	nombre d'aménagements	8
2.3.2	radiers	nombre d'aménagements	2
2.3.3	encorbellement	nombre d'aménagements	6
2.4.1	effacement de seuils	nombre d'aménagements	1
2.4.2.1	passe à poissons H≤2m	nombre d'aménagements	1
2.4.2.2	passe à poissons H>2m	nombre d'aménagements	0
2.5	conversion d'ouvrage routier	nombre d'aménagements	1
2.6.1	aménagement standard pour chiroptères	nombre d'aménagements	1
2.6.2	aménagement spécial pour chiroptères	nombre d'aménagements	0
2.7.1	échappatoire type "sanglière"	nombre d'aménagements	29
2.7.2	échappatoire type "rampe à cervidés"	nombre d'aménagements	0
	3. CONNECTIVITE LONGITUDINALE		
3.1	dispositif anti intrusion petite faune	longueur (en km)	0
3.2	ouverture de corridors sans acquisition foncière	longueur (en km)	101,7
3.3	création de corridors avec acquisition foncière	longueur (en km)	0
3.4	écoduc L< 30m	nombre d'aménagements	0
3.5	haies de reconnexion aux corridors longitudinaux	longueur (en km)	0
	4. VALORISATION ECOLOGIQUE		
4.1.1	travaux génie écologique sans acquisition foncière	surface (en hectare)	
4.1.2	travaux génie écologiqus avec acquisition foncière	surface (en hectare)	0
4.2	aménagement de berge	nombre de cours d'eau traités	1

	5. PROTECTION DES MILIEUX		
5.1	protection des milieux aquatiques	longueur (en km)	14,8
5.2	lutte contre les espèces invasives	Forfait	1

	6. REDUCTION DES NUISANCES SONORES		
6.1	écrans acoustiques	surface (en m2)	22 647

Montant du programme : 100 millions d'euros HT juillet 2012

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 PRA1).
Localisation précise.
Description de l'opération, au besoin avec des schémas d'ensemble.
Planning initial de l'opération.

b. Etat d'avancement.

Détail des procédures, des études et des travaux.
Planning recalé, le cas échéant.

c. Faits marquants depuis le rapport précédent.

d. Décisions ou avis attendus.

e. Risques identifiés et mesures 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 dix-septième 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	A7 - Demi-diffuseur complémentaire de Vienne Sud	30 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la publication du décret approuvant le 17ème avenant à la convention de concession et la signature de la dernière convention de financement avec les collectivités locales co-financeures	36 mois après la DUP	21,00	7,46	10,56
	A7 - Demi-diffuseur complémentaire de Salon Nord	36 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la publication du décret approuvant le 17ème avenant à la convention de concession et la signature de la dernière convention de financement avec les collectivités locales co-financeures	36 mois après la DUP	20,00	6,79	9,79
	A7 - Diffuseur de Saint-Paul-Trois-Châteaux	42 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la publication du décret approuvant le 17ème avenant à la	36 mois après la DUP	20,00	7,42	11,05

		convention de concession et la signature de la dernière convention de financement avec les collectivités locales co-financeures				
	A7 - Diffuseur de Porte de DrômArdèche	42 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la publication du décret approuvant le 17ème avenant à la convention de concession et la signature de la dernière convention de financement avec les collectivités locales co-financeures	36 mois après la DUP	23,50	9,25	12,90
	A8/A51- complément du nœud A8/A51 (création d'une bretelle A8 Ouest vers A51 Nord)	42 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la publication du décret approuvant le 17ème avenant à la convention de concession et la signature de la dernière convention de financement avec les collectivités locales co-financeures	42 mois après la DUP	50,00	26,33	12,00
	A61 - Diffuseur (en ce compris les voies d'entrecroisement pour le raccordement) de la Jonction Est	30 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la publication du décret approuvant le 17ème avenant à la convention de concession et la signature de la dernière convention de financement avec les collectivités locales co-financeures	36 mois après la DUP	33,50	11,92	17,96
	A62 - Diffuseur d'Agen Ouest	18 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la publication du décret approuvant le 17ème avenant à la convention de concession et la	30 mois après la DUP	17,40	5,43	12,30

		signature de la dernière convention de financement avec les collectivités locales co-financeures				
	A64 – Demi-diffuseur de la Virginie	48 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la publication du décret approuvant le 17ème avenant à la convention de concession et la signature de la dernière convention de financement avec les collectivités locales co-financeures	36 mois après la DUP	9,00	2,81	5,65
	A64 - Demi-diffuseur de Caresse Cassaber	36 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la publication du décret approuvant le 17ème avenant à la convention de concession et la signature de la dernière convention de financement avec les collectivités locales co-financeures	36 mois après la DUP	13,50	5,13	8,45
	A641 - Demi-diffuseur complémentaire BARO / RD817	36 mois suivant la plus tardive des deux dates entre la publication du décret approuvant le 17ème avenant à la convention de concession et la signature de la dernière convention de financement avec les collectivités locales co-financeures	24 mois après la DUP	2,40	0,95	1,60

*Les valeurs indiquées correspondent à la valeur actuelle nette 2016 au taux k4 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)
AMENAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX	Programme de réalisation de parkings de covoiturage (provision)	sans objet (provision)	12,00	9,10	conditions précisées dans l'annexe PIA2

*Les valeurs indiquées correspondent à la valeur actuelle nette 2016 au taux k4 visé à l'article 7.7 des flux de trésorerie après impôts.

Annexe COM 1 :

De la date de remise par l'Etat des voiries et terrains nécessaires à la réalisation du Contournement Ouest de Montpellier à la mise en service du Contournement Ouest de Montpellier :

- La société concessionnaire n'est pas soumise à ses obligations définies aux articles 13., 14.2 et 19,

- Les obligations de la société concessionnaire sont définies dans le dossier d'exploitation sous chantier (DESC).

Annexe COM 2 :

Si le montant des acquisitions foncières, en ce compris les acquisitions foncières liées aux mesures compensatoires, dépasse **[A]**, la société concessionnaire sera compensée par l'Etat des dépenses excédentaires, étant entendu que le montant de la prise en charge additionnelle de l'Etat à ce titre est plafonné à **[B]**. L'Etat et la société concessionnaire mettront en place, pour ces dépenses, un dispositif basé sur le constat des décaissements (emprises, prix d'acquisition et autres indemnités et frais de toute nature liées aux acquisitions foncières).
Si :

(i) Le service instructeur de l'autorisation environnementale confirme la nécessité d'une solution de franchissement de la Mosson différente de celle retenue dans les annexes techniques,

(ii) Le montant des études et travaux relatifs au franchissement de la Mosson dépasse **C1**,

la société concessionnaire sera compensée par l'Etat des dépenses excédentaires, étant entendu que le montant de la prise en charge additionnelle de l'Etat à ce titre est plafonné à **D1**. Les dépenses non prévues initialement seront compensées par l'Etat, après avoir été validées d'un commun accord entre l'Etat et la société concessionnaire, sur le constat des marchés de travaux et des décomptes généraux et définitifs.
Si :

(i) L'autorité organisatrice des mobilités compétente s'oppose à l'interruption des services de tramway à proximité du diffuseur de Bellevue et à la mise en place de dispositifs de substitution par d'autres modes de transport utilisant les infrastructures existantes,

(ii) Le montant des études et travaux relatifs au rétablissement temporaire du tramway à proximité du diffuseur de Bellevue, dépasse **C2**,

la société concessionnaire sera compensée par l'Etat des dépenses excédentaires relatives au rétablissement provisoire du tramway à proximité du diffuseur de Bellevue, étant entendu que le montant de la prise en charge additionnelle de l'Etat à ce titre est plafonné à **D2**. Les dépenses non prévues initialement seront compensées par l'Etat, après avoir été validées d'un commun accord entre l'Etat et la société concessionnaire, sur le constat des marchés de travaux et des décomptes généraux et définitifs.
Si :

(i) L'Etat confirme dans les 18 mois suivant la date d'entrée en vigueur du 18ème avenant la nécessité de mise en place de mesures, éventuellement uniquement conservatoires, relatives à la création d'une VRTC et/ou aux surlargeurs d'ouvrages d'art en lien avec les mobilités douces impactant l'infrastructure,

(ii) Le montant des études et travaux relatifs à ces mesures, dépasse **C3**,

la société concessionnaire sera compensée par l'Etat des dépenses excédentaires, étant entendu que le montant de la prise en charge additionnelle de l'Etat à ce titre est plafonné à **D3**. Les dépenses non prévues initialement seront compensées par l'Etat, après avoir été validées d'un commun accord entre l'Etat et la société concessionnaire, sur le constat des marchés de travaux et des décomptes généraux et définitifs.

Si :

(i) L'Etat confirme dans les 18 mois suivant la date d'entrée en vigueur du 18ème avenant la nécessité d'un ouvrage d'art franchissant le giratoire de Gennevaux dont les caractéristiques diffèrent des annexes techniques

(ii) Le montant des études et travaux aux mesures relatives à l'ouvrage d'art franchissant le giratoire de Gennevaux, dépasse **[C4]**,

la société concessionnaire sera compensée par l'Etat des dépenses excédentaires, étant entendu que le montant de la prise en charge additionnelle de l'Etat à ce titre est plafonné à **[D4]**. Les dépenses non prévues initialement seront compensées par l'Etat, après avoir été validées d'un commun accord entre l'Etat et la société concessionnaire, sur le constat des marchés de travaux et des décomptes généraux et définitifs.

	A	**B**	**C1**	**D1**	**C2**	**D2**	**C3**	**D3**	**C4**	**D4**
€ HT 2021	33 779 764	18 809 782	15 943 122	18 604 875	0	6 810 343	0	7 600 000	13 347 255	6 475 000