

Infrastructures, transports et mer

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,  
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

**Décret n° 2011-2011 du 28 décembre 2011 approuvant la convention de concession passée entre l'État et la société ALBEA pour le financement, la conception, la construction, l'entretien, l'exploitation et la maintenance de la section de l'autoroute A 150 entre Écalles-Alix et Barentin, ainsi que le cahier des charges annexé à cette convention**

NOR : TRAT1123158D

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services ;

Vu le code de la voirie routière, notamment son article L. 122-4 ;

Vu la loi n° 91-3 du 3 janvier 1991 modifiée relative à la transparence et à la régularité des procédures de marchés et soumettant la passation de certains contrats à des règles de publicité et de mise en concurrence, notamment son article 11 ;

Vu la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 modifiée relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques, notamment ses articles 38 et 40 ;

Vu l'ordonnance n° 2009-864 du 15 juillet 2009 relative aux contrats de concession de travaux publics, notamment son article 27-I ;

Vu le décret n° 92-311 du 31 mars 1992 modifié soumettant la passation de certains contrats de travaux à des règles de publicité et de mise en concurrence et modifiant le livre V du code des marchés publics, notamment son titre I<sup>er</sup> ;

Vu le décret n° 93-471 du 24 mars 1993 modifié portant application de l'article 38 de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relatif à la publicité des délégations de service public ;

Vu le décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers ;

Vu le décret du 9 janvier 1998 déclarant d'utilité publique les travaux de construction de l'autoroute A 150 Barentin–Croix-Mare, modifiant le décret du 16 janvier 1991 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux de construction de la section Le Havre–A 28 de l'autoroute A 29 et portant mise en compatibilité des plans d'occupation des sols des communes de Barentin, Roumare et Villers-Écalles ;

Vu le décret du 7 janvier 2003 prorogeant les effets du décret du 9 janvier 1998 déclarant d'utilité publique les travaux de construction de l'autoroute A 150 Barentin–Croix-Mare ;

Vu le décret du 28 novembre 2011 prorogeant les effets du décret du 9 janvier 1998 déclarant d'utilité publique les travaux de construction de l'autoroute A 150 Barentin–Croix-Mare, modifiant le décret du 16 janvier 1991 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux de construction de la section Le Havre–A 28 de l'autoroute A 29 et portant mise en compatibilité des plans d'occupation des sols des communes de Barentin, Roumare et Villers-Écalles ;

Le Conseil d'État (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Article 1<sup>er</sup>

Sont approuvés :

1° La convention de concession de la section de l'autoroute A 150 entre Écalles-Alix et Barentin passée entre l'État et la société ALBEA ;

2° Le cahier des charges annexé à ladite convention.

#### Article 2

Un exemplaire de la convention de concession et du cahier des charges est annexé au présent décret (1).

#### Article 3

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, la ministre du budget, des comptes publics et de la réforme de l'État, porte-parole du Gouvernement, et le ministre auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 28 décembre 2011.

FRANÇOIS FILLON

Par le Premier ministre :

*Le ministre auprès de la ministre de l'écologie,  
du développement durable,  
des transports et du logement,  
chargé des transports,*

THIERRY MARIANI

*La ministre de l'écologie,  
du développement durable,  
des transports et du logement,*  
NATHALIE KOSCIUSKO-MORIZET

*Le ministre de l'économie,  
des finances et de l'industrie,*

FRANÇOIS BAROIN

*La ministre du budget, des comptes publics  
et de la réforme de l'État,  
porte-parole du Gouvernement,*

VALÉRIE PÉCRESSE

(1) Le cahier des charges peut être consulté au ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, direction des infrastructures de transport, département d'expertise des partenariats public-privé et de conduite des projets délégués, Arche de La Défense, paroi Sud, 92055 La Défense Cedex, ainsi qu'à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Haute-Normandie, 2, rue Saint-Sever, 76032 Rouen Cedex. Il est également publié au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et peut être consulté à l'adresse suivante : [www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr).

## ANNEXE

### CONVENTION DE CONCESSION DE LA SECTION DE L'AUTOROUTE A 150 ENTRE ÉCALLES-ALIX ET BARENTIN

Entre l'État, représenté par la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et désigné dans le présent document et dans le cahier des charges y annexé par « le concédant »,

D'une part, et

ALBEA, société par actions simplifiée, dont le siège social est situé 20, rue de Caumartin, 75009 Paris, immatriculée sous le numéro 537 624 652 au tribunal de commerce de Paris, représentée par M. Alain Joël ROUSSEAU agissant en qualité de président et désignée dans le présent document et dans le cahier des charges annexé par « ALBEA » ou « le concessionnaire »,

D'autre part,

Sous réserve de l'approbation de la présente convention par décret pris en Conseil d'État,  
Il a été convenu ce qui suit :

#### Article 1<sup>er</sup>

Dans les conditions définies par la présente convention et le cahier des charges annexé, l'État concède à la société ALBEA, qui accepte, la conception, la construction, l'entretien, l'exploitation et la maintenance de la section de l'autoroute A 150 entre Écalles-Alix et Barentin et de ses annexes, en ce compris son financement.

#### Article 2

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

#### Article 3

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

#### Article 4

La présente convention et son cahier des charges annexé entrent en vigueur dès publication au *Journal officiel* de la République française du décret en Conseil d'État les approuvant.

#### Article 5

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

Fait à Paris, le 22 décembre 2011.

Pour l'État :

*La ministre de l'écologie,  
du développement durable,  
des transports et du logement,*  
NATHALIE KOSCIUSKO-MORIZET

Pour ALBEA :  
*Le président,*  
A.-J. ROUSSEAU

CAHIER DES CHARGES POUR LA CONCESSION  
DE LA SECTION ÉCALLES-ALIX-BARENTIN DE L'AUTOROUTE A 150  
(Texte non paru au *Journal officiel*)

TITRE 1<sup>er</sup>

**OBJET, NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DE LA CONCESSION**

Article 1<sup>er</sup>

*Objet de la concession*

La convention de concession, le cahier des charges et ses annexes (ensemble ci-après « le contrat de concession ») régissent la concession de la conception, de la construction, de l'entretien, de l'exploitation et de la maintenance de la section Écalles-Alix-Barentin de l'autoroute A 150 en ce compris son financement.

La section Écalles-Alix-Barentin de l'autoroute A 150 (ci-après « l'autoroute ») est concédée, dans les conditions du contrat de concession, aux risques et périls du concessionnaire.

Article 2

*Assiette de la concession*

2.1. La concession s'étend à tous les terrains, ouvrages et installations nécessaires à la réalisation de son objet 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. La concession s'étend ainsi notamment aux aires annexes et aux centres d'entretien et d'intervention et à leurs dépendances.

Sauf stipulations contraires, sur les raccordements de l'autoroute aux voiries existantes, la limite de la concession est fixée au premier carrefour rencontré à partir de l'autoroute.

L'annexe 5 au cahier des charges précise les limites de la concession au niveau des raccordements aux sections existantes de l'autoroute A 150 et des diffuseurs.

2.2. Les terrains acquis par l'État ainsi que les études qu'il a réalisées et qui sont nécessaires à la concession, mentionnés à l'annexe 13 au cahier des charges, sont remis au concessionnaire dans les conditions fixées à l'article 5 du cahier des charges. Les autres terrains nécessaires à la concession sont acquis directement par le concessionnaire sous sa responsabilité et à ses frais. Ils sont, dès leur acquisition, intégrés au domaine de l'État.

2.3. Les biens meubles ou immeubles, qu'ils soient remis par le concédant, acquis ou réalisés par le concessionnaire, se composent de biens de retour, de biens de reprise et de biens propres.

2.3.1. Les biens de retour.

Les biens de retour sont les biens constitutifs de la concession, réalisés ou acquis par le concessionnaire ou remis par le concédant. Sont réputés biens constitutifs de la concession l'ensemble des terrains, bâtiments, ouvrages et installations immobilières situés dans les limites de la concession telles que définies à l'article 2-1 ci-dessus, ainsi que les objets mobiliers nécessaires à la poursuite du service concédé, y compris l'entretien et la maintenance.

Ces biens appartiennent au concédant dès leur achèvement ou acquisition.

En fin de concession, ces biens reviennent obligatoirement et gratuitement au concédant.

2.3.2. Les biens de reprise.

Les biens de reprise sont les biens mobiliers propriété du concessionnaire qui, sans être constitutifs ni nécessaires à la concession, peuvent être utiles à la poursuite de l'exploitation, l'entretien ou la maintenance de l'autoroute, et qui peuvent par conséquent être repris par le concédant dans les conditions fixées à l'article 38 du cahier des charges.

Ces biens appartiennent au concessionnaire tant que le concédant n'a pas usé de son droit de reprise.

2.3.3. Les biens propres.

Les biens propres se composent, de manière résiduelle, de biens du concessionnaire qui demeurent en tout état de cause sa propriété.

Ces biens appartiennent au concessionnaire pendant toute la durée et à l'issue de la concession.

2.3.4. Dans le délai de 12 (douze) mois suivant la mise en service de l'autoroute, 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 mis à jour, à l'initiative du concessionnaire et à ses frais, tous les cinq ans et enfin un avant l'établissement du programme d'entretien et de renouvellement prévu à l'article 38 du cahier des charges. À chaque mise à jour, la nomenclature et l'inventaire sont adressés dès leur établissement au concédant pour approbation.

### Article 3

#### Caractéristiques générales de l'autoroute

3.1. La longueur de l'autoroute concédée est de 17,8 kilomètres.

3.2. Les profils en travers sont définis ci-après et à l'annexe 4 au cahier des charges.

La section Écalles-Alix-Barentin de l'autoroute A 150 comporte 2 x 2 voies de circulation séparées par un terre-plein central et dotées de bandes d'arrêt d'urgence de 2,50 (deux virgule cinquante) mètres de largeur sur la totalité de la section. Chaque voie de circulation a une largeur de 3,50 mètres.

Entre le diffuseur de Barentin et le PK 12,120, l'autoroute est en conformité avec la catégorie L2 de l'instruction sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison 2000 (ICTAAL 2000 – circulaire n° 2000-87 du 12 décembre 2000 et son instruction d'application).

Entre le PK 12,120 et le diffuseur d'Yvetot, l'autoroute est en conformité avec la catégorie L1 de l'instruction sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison 2000 (ICTAAL 2000 – circulaire n° 2000-87 du 12 décembre 2000 et son instruction d'application).

Le tableau suivant synthétise les caractéristiques géométriques de l'autoroute en section courante :

| DÉSIGNATION des sections                   | NOMBRE de voies | LARGEUR ROULABLE (1/2 profil) | CATÉGORIE de l'ICTAAL (*) de la section considérée |
|--|-----------------|-------------------------------|--|
| Diffuseur de Barentin - le PK 12,120 ..... | 2 x 2 voies     | 10,50 m                       | L 2  |
| Le PK 12,120 - diffuseur Yvetot .....      | 2 x 2 voies     | 10,50 m                       | L 1  |

(\*) ICTAAL : instruction sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison (annexe à la circulaire du 12 décembre 2000).

Le profil en travers de la section courante est maintenu au droit des ouvrages d'art courants. La bande dérasée de gauche est constante à 1 m sur l'ensemble de l'itinéraire, y compris au droit des ouvrages d'art.

Le profil en travers sur le viaduc de l'Austreberthe offre pour chaque sens de circulation une largeur roulable minimum de 9,75 mètres.

3.3. L'autoroute A 150 et ses bretelles d'accès doivent permettre le passage des convois militaires de classe M120, du porte-engin blindé *Leclerc*, ainsi que des convois exceptionnels dans la limite du gabarit en hauteur des passages supérieurs.

3.4. La concession de l'autoroute A 150 entre Écalles-Alix et Barentin comporte un seul point d'échanges, le diffuseur de Barentin raccordé aux routes départementales RD 6015 et RD 67.

Le demi-diffuseur d'Écalles-Alix, orienté vers l'autoroute A 29 (Le Havre) et qui assure les échanges avec la RD 6015, relève de la concession de l'autoroute A 29 entre Le Havre et Saint-Saëns. Le concessionnaire de l'autoroute A 150 entre Écalles-Alix et Barentin complète le demi-diffuseur pour assurer les échanges entre la voirie locale et l'A 150 vers Rouen dans le cadre de la présente convention de concession. L'entretien et l'exploitation du diffuseur complet sont assurés par le concessionnaire de l'autoroute A 29.

La localisation et le type d'échangeurs sont précisés à l'annexe 5 au cahier des charges.

La localisation de l'aire annexe est précisée à l'annexe 7 au cahier des charges.

3.5. Le concessionnaire réalise et aménage tous les ouvrages de raccordement tels que prévus à l'annexe 5 au cahier des charges et assume la totalité des charges correspondantes.

3.6. Le concessionnaire réalise tous les ouvrages de franchissement et de rétablissement, dont une liste indicative figure à l'annexe 9 au cahier des charges, et en assume la totalité des charges correspondantes.

Le concessionnaire conclut avec les collectivités gestionnaires des voies concernées des conventions qui précisent notamment les conditions de réalisation et de remise de ces ouvrages ainsi que la répartition des charges d'entretien. Ces conventions, qui devront être signées au plus tard un an après la mise en service de l'autoroute, seront établies conformément aux principes de la directive du 2 mai 1974 relative à la remise d'ouvrages aux collectivités.

#### Article 4

##### *Caractéristiques techniques de l'ouvrage – Établissement et approbation des projets*

4.1. Les annexes énumérées à l'article 46 du cahier des charges définissent les dispositions d'ensemble applicables à l'autoroute. Elles fixent les caractéristiques principales de l'avant-projet, des avant-projets d'ouvrage d'art et des projets d'exécution établis par le concessionnaire.

4.2. Le concessionnaire établit sous sa responsabilité le dossier d'avant-projet sommaire modificatif (APSM), les dossiers d'avant-projet autoroutier (APA) ainsi que l'étude préliminaire d'ouvrage d'art (EPOA) et l'avant-projet d'ouvrage d'art (APOA) du viaduc de l'Austreberthe.

Les modalités d'établissement et d'instruction de ces dossiers sont définies notamment par la circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987 modifiée relative aux modalités d'établissement et d'instruction des dossiers techniques concernant la construction et l'aménagement des autoroutes concédées visée à l'annexe 10 au cahier des charges.

4.3. Le concessionnaire établit sous sa responsabilité les projets d'exécution, en conformité avec l'avant-projet autoroutier (APA) et l'avant-projet d'ouvrage d'art (APOA). Les projets (APA, EPOA, APOA et projets d'exécution) sont établis selon les normes et instructions applicables et leurs modifications, dont une illustration figure de manière indicative et non exhaustive à l'annexe 10 au cahier des charges. Ces projets doivent être conçus pour satisfaire notamment aux règles générales intéressant la sécurité des usagers, la commodité de la circulation ainsi qu'aux règles relatives à la protection de l'environnement.

4.4. Le concessionnaire est responsable des mises au point de détail relatives au tracé de l'autoroute défini par les annexes 2 à 9 au cahier des charges, y compris les rétablissements des voies de communication ou réseau à déterminer en accord avec les gestionnaires.

4.5. Le dispositif de péage de l'autoroute doit notamment satisfaire aux prescriptions de l'annexe 6 au cahier des charges.

4.6. Le concessionnaire soumet au ministre chargé de la voirie nationale toute demande de modification ou de dérogation aux documents visés aux paragraphes 4-1 à 4-5 ci-dessus relevant de sa compétence. Ces demandes doivent comporter des justifications techniques, économiques et financières des modifications ou des dérogations sollicitées et indiquer les incidences financières sur les coûts de construction et d'exploitation de l'infrastructure.

4.7. Nonobstant les procédures prévues aux paragraphes 4-1 à 4-6 ci-dessus, le concessionnaire demeure seul responsable de toutes les conséquences de la réalisation des projets soumis à approbation du ministre chargé de la voirie nationale.

4.8. Le concessionnaire procède sans délai à l'étude et à la mise en œuvre de toute modification qui serait prescrite par le concédant. Les conséquences éventuelles de l'étude et/ou de la mise en œuvre de ces modifications sont déterminées par application des dispositions prévues à l'article 35-1 du cahier des charges.

#### TITRE II

### CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE

#### Article 5

##### *Remise par l'État d'études et de terrains*

5.1. Le concédant remet au concessionnaire les terrains dont il dispose, ainsi que les études qu'il a réalisées, identifiés au point II de l'annexe 13 au cahier des charges, et qui sont nécessaires à

la concession. Cette remise donne lieu à l'établissement par les services compétents de l'État d'un procès-verbal. Le concessionnaire est invité à assister à cette opération. Ce procès-verbal est notifié au concessionnaire.

- 5.2. Les biens visés au paragraphe 5.1 ci-dessus figurent à l'inventaire prévu par l'article 2.3.4 du cahier des charges.

## Article 6

### *Droits conférés et obligations imposées au concessionnaire*

- 6.1. Le concessionnaire, maître d'ouvrage, prend à sa charge l'intégralité des frais et risques de conception, de financement, de construction, d'entretien, d'exploitation et de maintenance de la section entre Écalles-Alix et Barentin de l'autoroute A 150, y compris concernant les études et terrains qui lui sont remis dans les conditions fixées à l'article 5 du cahier des charges. Sont notamment à la charge du concessionnaire l'adaptation du niveau de service aux besoins des usagers, y compris les équipements d'exploitation et de sécurité, les dispositifs d'information des usagers, le dimensionnement des gares de péage et le nombre de places de stationnement pendant la durée du contrat de concession.
- 6.2. À compter de la date d'entrée en vigueur du contrat de concession, le concessionnaire se substitue à l'État dans les contrats en cours et les procédures listés au point I de l'annexe 13 relatifs à la conception et la construction de l'autoroute. Il est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'État en ces domaines et demeure, en même temps, soumis à toutes les obligations qui découlent, pour l'administration, de ces lois et règlements.
- 6.3. Les travaux étant déclarés d'utilité publique, le concessionnaire est investi, pour l'acquisition des terrains nécessaires à la concession et à l'exécution des travaux dépendant de la concession, de tous les droits découlant des lois et règlements applicables en matière de travaux publics ainsi que de ceux conférés au bénéficiaire en matière d'expropriation. Il est soumis à toutes les obligations qui découlent de l'application de ces lois et règlements, et notamment celle de régler le montant de l'indemnisation des biens expropriés.
- 6.4. Le concessionnaire est responsable de l'ensemble des études et des procédures administratives nécessaires à la réalisation et à l'objet de la concession, en particulier celles préalables aux travaux d'aménagement (archéologie préventive, loi sur l'eau, espèces protégées...) et de mises aux normes environnementales. Il assume seul les frais et risques correspondants.
- 6.5. Le concessionnaire est responsable de toutes les démarches en vue de permettre aux autorités compétentes de délivrer en temps utile les autorisations relatives à la concession et, par conséquent, assume seul les risques correspondants.

Sans préjudice de l'alinéa ci-dessus, lorsque les circonstances le justifient, le concédant soutient, en tant que de besoin et dans le respect des règles applicables, les démarches du concessionnaire dans le cadre de la délivrance d'autorisations administratives relatives à la réalisation de l'objet de la concession.

Le concessionnaire transmet à l'autorité chargée du contrôle copie des demandes qu'il aura formulées ainsi que les réponses des autorités concernées.

- 6.6. Le concessionnaire se conforme aux engagements pris par l'État dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique, et rappelés à l'annexe 14 au cahier des charges.
- 6.7. Le concessionnaire est responsable des éventuelles procédures ultérieures de déclaration d'utilité publique nécessaires à la réalisation de l'objet de la concession.
- 6.8. Le concessionnaire établit, trois à cinq ans après la mise en service de l'autoroute, le bilan socioéconomique et environnemental conformément aux articles L. 1511-6 et L. 1511-7 du code des transports et selon les modalités définies par le concédant. Un bilan intermédiaire, prévu par la circulaire « Bianco » n° 92-71 du 15 décembre 1992, est présenté un an après la mise en service de l'autoroute.
- 6.9. Sont à la charge du concessionnaire toutes indemnités ou compensations qui pourraient être dues à des tiers du fait de la réalisation des travaux, de l'existence, de l'exploitation ou de l'entretien de l'autoroute.

À la date de notification du procès-verbal mentionné à l'article 5.1 ci-dessus, le concessionnaire reconnaît avoir une parfaite connaissance des études et terrains qui lui sont remis et renonce à toute réclamation envers le concédant à ce sujet.

Le concessionnaire ne saurait en aucun cas se prévaloir contre quiconque du caractère éventuellement erroné ou incomplet des études, états descriptifs et plans de toute nature qui lui ont été remis par le concédant pour faciliter sa mission. Il vérifie, contrôle, modifie ou complète ces études, états descriptifs et plans en tant que de besoin sous sa seule responsabilité et garantit le concédant contre tout recours qui viendrait à être dirigé contre lui ou ses prestataires du fait de ces études.

## Article 7

### *Exécution des travaux*

- 7.1. Le calendrier prévisionnel du déroulement des procédures administratives, des études et des travaux figure à titre indicatif à l'annexe 15 au cahier des charges.
- 7.2. Le concessionnaire respecte la législation et la réglementation en vigueur en matière de passation de contrats.
- 7.3. Des opérations de communication relatives à l'autoroute, et notamment des visites du chantier, peuvent être organisées à l'initiative du concédant ou du concessionnaire. Les modalités pratiques de ces opérations sont définies d'un commun accord entre les parties.

## Article 8

### *Contrôle de l'exécution des travaux*

- 8.1. Le concédant désigne le service ci-après dénommé « l'autorité chargée du contrôle » (dénommé « mission de contrôle des autoroutes » dans la circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987 modifiée relative aux modalités d'établissement et d'instruction des dossiers techniques concernant la construction et l'aménagement des autoroutes concédées), chargée de contrôler l'exécution des obligations du concessionnaire pour ce qui concerne la réalisation des travaux. L'autorité chargée du contrôle pourra, en tant que de besoin, se faire assister par des experts, y compris extérieurs aux services de l'État.
- 8.2. Le 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.
- 8.3. Le 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 études, des procédures administratives et des travaux, particulièrement par rapport aux dates des événements clés tels que définis à l'annexe 15 au cahier des charges et à la date de mise en service de l'autoroute. Le concessionnaire informe sans délai l'autorité chargée du contrôle de tout événement susceptible d'affecter de manière notable la réalisation et le bon fonctionnement des ouvrages. Il l'informe également sans délai de tout événement susceptible de porter atteinte à des zones d'habitat faunistique et floristique présentant un intérêt écologique. Le 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 études, des procédures administratives et des travaux. 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 de l'autoroute détenus par le 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. Le concessionnaire apporte son concours à l'autorité chargée du contrôle et de lui laisser en permanence le libre accès à tout point du chantier.
- 8.4. Dans le cas où l'autorité chargée du contrôle détecte d'éventuelles anomalies dans la réalisation des travaux ou si elle souhaite vérifier des points susceptibles d'affecter de manière notable la réalisation ou le bon fonctionnement ultérieur de l'autoroute, elle en informe le concessionnaire. Après concertation et à défaut d'accord sur les mesures prises par le concessionnaire pour remédier à ces anomalies, elle procède, le cas échéant, à des prélèvements conservatoires, des contrôles et des essais et à la mise en place d'instrumentations. Le concessionnaire apporte son concours à l'autorité chargée du contrôle pour lui permettre d'effectuer ces opérations.
- 8.5. Le concessionnaire transmet à l'autorité chargée du contrôle, au fur et à mesure de leur établissement, tous les éléments entrant dans la constitution du dossier de récolement. Cette disposition n'a pas pour effet de dispenser le concessionnaire de la transmission finale du dossier de récolement complet au concédant. Les vérifications opérées et les observations formulées par l'autorité chargée du contrôle sur la réalisation des travaux n'ont pas pour effet de décharger le concessionnaire de sa responsabilité concernant la conformité de l'autoroute aux lois, règlements et prescriptions du contrat de concession.

## Article 9

### *Procédure préalable à la mise en service de l'autoroute*

9.1. Avant toute mise en service de l'autoroute, d'un échangeur ou d'une aire annexe, l'autorité chargée du contrôle procède, sur demande du concessionnaire formulée au plus tard deux mois avant la date prévue pour ladite mise en service, à l'inspection des travaux, en présence du concessionnaire, en vue de vérifier leur conformité au contrat de concession.

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

9.2. Au vu des procès-verbaux de ces visites, l'autorité chargée du contrôle fait part de ses observations au concessionnaire ou délivre dans les meilleurs délais l'autorisation de mise en service.

L'autorisation de mise en service 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. A leur achèvement, ces travaux font l'objet d'un procès-verbal de l'autorité chargée du contrôle.

9.3. Dans l'année qui suit la mise en service de l'autoroute, de l'échangeur ou de l'aire annexe considéré, le concessionnaire fournit le dossier de récolement complet en trois exemplaires, dont un sous forme reproductible (fichier informatique). Le concédant peut demander tous compléments ou précisions.

## Article 10

### *Date de mise en service de l'autoroute*

10.1. La mise en service de l'autoroute intervient au plus tard trente-huit mois après l'entrée en vigueur du contrat de concession.

10.2. Sans préjudice des dispositions de l'article 36 du cahier des charges, en cas de retard dans le déroulement des procédures, études et travaux pour une cause extérieure au concessionnaire et totalement hors de son contrôle, la date mentionnée à l'article 10.1 ci-dessus est reportée, s'il apparaît que le 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.

10.3. Dans l'hypothèse où les travaux sont interrompus ou abandonnés du fait de l'annulation de la déclaration d'utilité publique, la date mentionnée à l'article 10.1 ci-dessus peut être reportée, et le concédant et le concessionnaire examinent ensemble les conséquences de cette annulation.

## Article 11

### *Modifications de l'autoroute*

11.1. Pourvu qu'il n'en résulte aucune modification essentielle dans la consistance de la concession, le concessionnaire peut, après approbation du concédant et au vu d'un dossier explicatif et justificatif complet, apporter des modifications à l'autoroute, établir et mettre en service des ouvrages et installations supplémentaires.

11.2. Le concessionnaire réalise sans délai les modifications et ouvrages supplémentaires de l'autoroute en service qui sont prescrits par le ministre chargé de la voirie nationale et les met en service. Les modalités de réalisation et de financement relatives à de telles modifications et à leurs études détaillées sont établies d'un commun accord entre les parties, par application des dispositions prévues à l'article 35.1 du cahier des charges.

## Article 12

### *Délimitation du domaine public autoroutier concédé*

12.1. Dans les 6 (six) mois qui suivent la mise en service de l'autoroute, le concessionnaire procède à ses frais à la délimitation des terrains faisant partie du domaine public autoroutier concédé. Cette délimitation est soumise à l'approbation du concédant.

12.2. Le concessionnaire peut ensuite aliéner les terrains situés en dehors de ces limites, sous réserve des droits des propriétaires expropriés et de l'obligation de restitution à l'État des terrains mis à la disposition du concessionnaire en application de l'article 5 du cahier des charges.

### TITRE III DÉVELOPPEMENT DURABLE

#### Article 13

##### *Respect des enjeux environnementaux, sociaux et économique*

##### 13.1. Enjeux environnementaux.

Le concessionnaire met en œuvre l'ensemble des mesures en faveur de l'environnement détaillées à l'annexe 14 au cahier des charges et celles qui résulteraient des autorisations administratives nécessaires à l'objet de la concession telles que définies dans l'article 6.5 du cahier des charges.

Ces mesures concernent notamment :

- l'absence de dégradation du cadre et la qualité de vie de la population ;
- la protection des riverains contre les nuisances sonores ;
- la qualité de l'air ;
- la prise en compte du patrimoine naturel et bâti ;
- le concessionnaire accorde une attention particulière à l'intégration paysagère des ouvrages et des installations annexes. Il veille à ce que la conception et l'entretien des aménagements paysagers contribuent à l'amélioration de la sécurité routière et incite les usagers à adopter une conduite apaisée. En particulier, le viaduc de l'Austreberthe fait l'objet d'une insertion environnementale respectant les principes figurant au titre 1 de l'annexe 12 au cahier des charges afin de garantir sa bonne insertion dans les sites naturels et sa cohérence avec les caractéristiques des territoires traversés ;
- la protection de la ressource en eau ;
- la protection des milieux naturels, notamment les zones d'habitat et les déplacements de la faune. Une attention particulière sera portée aux stations d'intérêt écologique ;
- la prise en compte des risques naturels et technologiques ;
- la réduction des impacts spécifiques en phase chantier par la mise en place d'une démarche qualité environnement concernant notamment la propreté, la gestion des déchets, la prévention des pollutions accidentelles et diffuses et la protection des espaces naturels y compris par la mise en place, le cas échéant, d'un système d'assainissement provisoire et le niveau de bruit ;
- la protection du milieu naturel, des sites et des paysages pour le choix des sites d'emprunt et des zones de dépôt de matériaux.

Le concessionnaire présente la mise en œuvre de ces engagements devant le comité de suivi des engagements de l'État, mis en place et présidé par le préfet de région Haute-Normandie, préfet de Seine-Maritime.

Le concessionnaire réhabilite, dès la fin du chantier, les espaces naturels et les fonctionnalités écologiques détériorés. Il limite les impacts indirects de l'opération. À ce titre, il se concerte avec le maître d'ouvrage des procédures d'aménagement foncier.

Le concessionnaire accorde une attention particulière à l'intégration paysagère des ouvrages et des équipements connexes à réaliser. Il contribue à la politique du « 1 (un) % paysage et développement » sur le réseau routier national, conformément aux dispositions de la circulaire du 31 mars 2005. La participation du concessionnaire est plafonnée à 500 000 (cinq cent mille) euros courants.

Cinq ans après la mise en service de l'autoroute, le concessionnaire réalise un bilan de la politique du « 1 (un) % paysage et développement ». 50 (cinquante) % du reliquat non utilisé de la participation prévue du concessionnaire seront reversés à l'État.

Le concessionnaire établit sous sa responsabilité le dossier d'avant-projet autoroutier (APA) dans les conditions prévues par l'article 4.2 du cahier des charges. En application de la circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987 modifiée relative à la construction et l'aménagement des autoroutes concédées, ce dossier contient un sous-dossier thématique sur l'environnement.

Le concessionnaire désigne un responsable du respect de l'environnement au plus tard un mois après l'entrée en vigueur du contrat de concession. Ce dernier informe l'autorité chargée du contrôle des conditions de réalisation de sa mission, des difficultés rencontrées et des mesures prises pour y remédier. Il assure notamment le suivi environnemental de l'opération et s'assure de la prise en compte des enjeux environnementaux par la maîtrise d'œuvre et les entreprises de travaux dans le respect de la démarche qualité présentée à l'annexe 11 au cahier des charges.

Le concessionnaire promeut la certification d'ISO 14001 et les démarches de certification progressive du type « 1 2 3 environnement ».

Le concessionnaire s'assure de l'établissement systématique d'un plan arrosage pour les chantiers, visant à minimiser la consommation d'eau.

Le concessionnaire utilise, chaque fois qu'il est possible, un outil de bilan environnemental du type de l'écocomparateur (SEVE) élaboré par l'USIRF (Union des syndicats de l'industrie routière française).

Le concessionnaire respecte un objectif minimum de réemploi de 70 (soixante-dix) % des matériaux naturels excavés. S'il utilise des enrobés, ceux-ci contiennent au moins 40 (quarante) % d'agrégats réemployés pour les chantiers comportant un fraisage des couches existantes.

Les matériaux non réemployés sont, dans la mesure du possible, recyclés ou valorisés. En cas de déficit en matériaux du chantier, le concessionnaire recherche prioritairement :

- des emprunts de matériaux dans l'emprise des chantiers, par possibilités d'aménagements du projet intégrés dans le paysage (élargissements de zones de déblais, adoucissements de talus...) ou des emprunts de matériaux contigus ou proches du projet, faisant l'objet d'une remise en état environnemental ;
- des apports de matériaux extérieurs disponibles en provenance d'autres chantiers proches.

Les bâtiments de la concession sont réalisés en appliquant la démarche HQE. Ils respectent les objectifs fixés par l'article 4 de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, c'est-à-dire l'atteinte du label « Bâtiment basse consommation » (BBC) de la réglementation thermique 2005.

Le concessionnaire privilégie, pour tout achat de véhicule, les véhicules les moins polluants par catégorie de véhicules.

Afin de promouvoir l'usage de véhicules propres par les usagers de l'autoroute, les tarifs applicables aux véhicules lourds sont modulés en fonction des classes d'émission EURO dans les conditions prévues à l'article 25.6.3 du cahier des charges.

### 13.2. Enjeux économiques.

Le concessionnaire est en charge de la définition et de la mise en place de la signalisation d'animation, dispositif qui permet de rompre la monotonie du trajet, et participe à la lutte contre l'hypovigilance du conducteur. Le concessionnaire mène les concertations avec les collectivités locales et met en place ces panneaux le long du parcours.

Afin de répondre aux besoins en stationnement des transporteurs routiers, le concessionnaire adapte tout au long de l'exécution de la concession les places de stationnements au trafic.

Le concessionnaire confie à des tiers des travaux pour un montant de : 62 942 394 (soixante-deux millions neuf cent quarante-deux mille trois cent quatre-vingt quatorze) euros hors taxes valeur septembre 2009, correspondant au minimum à 30 (trente) % de la valeur globale des travaux dont il a la charge.

Ne sont pas considérés comme tiers, au sens de l'alinéa précédent, les entreprises qui se sont groupées pour l'obtention de la concession et les entreprises qui leur sont liées. La liste de ces entreprises figure en annexe 17 au cahier des charges.

Le calendrier prévisionnel de la conclusion par le concessionnaire des contrats de travaux avec des tiers pendant la concession figure en annexes 15 et 20 au cahier des charges.

### 13.3. Enjeux sociaux.

Le concessionnaire fixe et respecte des objectifs élevés en ce qui concerne le respect des droits fondamentaux de la personne au travail, l'intégration des personnes handicapées, l'insertion des personnes éloignées de l'emploi et la parité professionnelle.

Afin de promouvoir l'emploi et la lutte contre l'exclusion, le concessionnaire réserve à l'emploi de personnes rencontrant des difficultés sociales ou professionnelles particulières 8 (huit) % du volume horaire total de main-d'œuvre nécessaire à l'exécution des travaux. En phase d'exploitation, le concessionnaire réserve à l'emploi de personnes rencontrant des difficultés sociales ou professionnelles particulières 8 (huit) % du volume horaire total de main-d'œuvre.

## TITRE IV

### EXPLOITATION DE L'AUTOROUTE

#### Article 14

##### *Exploitation, entretien et maintenance de l'autoroute*

#### 14.1. Qualité de l'exploitation, de l'entretien et de la maintenance de l'autoroute

Sous peine des sanctions prévues aux articles 39 et 40 du cahier des charges, le concessionnaire dispose et met en œuvre, en tout temps et sans délai, sauf cas de force majeure dûment constatée, tous les moyens conformes aux règles de l'art de nature à assurer en permanence, quelles que soient les circonstances – notamment atmosphériques –, la continuité de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de commodité.

Le concessionnaire exploite, entretient et maintient l'autoroute conformément à la réglementation et aux instructions en matière d'exploitation de la route.

Le niveau d'exploitation sur l'autoroute défini par le schéma directeur d'exploitation routière (SDER) arrêté par le ministre chargé de la voirie nationale est 3A.

Des objectifs particuliers de qualité de service sont définis d'un commun accord et par écrit entre le concédant et le concessionnaire. En l'absence d'accord, des objectifs sont fixés par le ministre chargé de la voirie nationale.

Ces objectifs portent en particulier sur :

- la conservation du patrimoine, notamment l'état des chaussées et l'état des ouvrages d'art ;
- l'exploitation, notamment le maintien de la viabilité, la gestion du trafic et l'aide au déplacement.

Ces objectifs sont ceux figurant à l'annexe 8 au cahier des charges.

Les ouvrages de la concession, y compris les équipements, dépendances et installations annexes directement nécessaires au service des usagers ou réalisées en vue d'améliorer l'exploitation, sont entretenus et maintenus en bon état, sont exploités à ses frais par le concessionnaire ou, sous sa responsabilité, par les titulaires de contrats visés à l'article 22 du cahier des charges de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés et sont mis en conformité avec les règlements et instructions en vigueur.

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

Le concessionnaire 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. Le concessionnaire soumet au concédant les objectifs envisagés dans un délai d'un an après la mise en service de l'autoroute.

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

Le concessionnaire exécute les travaux de renouvellement dans les conditions et selon le calendrier prévisionnel fixés à l'annexe 20 au cahier des charges.

14.2. Le concessionnaire assure ou fait 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 en vigueur. Si cette prestation est confiée à des tiers, les dépanneurs sont sélectionnés par le concessionnaire au terme d'une procédure de publicité et de mise en concurrence transparente et non discriminatoire. Les dépanneurs sont agréés pour une durée maximale de cinq ans s'agissant du dépannage des véhicules légers et pour une durée maximale de sept ans s'agissant des véhicules poids lourds.

14.3. Sous réserve de l'accord préalable du concédant, le concessionnaire peut confier tout ou partie des prestations d'exploitation et, par le même contrat, une partie de l'entretien de l'autoroute à une ou plusieurs entreprises, étant précisé que le concessionnaire demeure seul responsable, envers le concédant, de la bonne exécution de ses obligations relatives à l'exploitation et à l'entretien de l'autoroute.

14.4. Information routière en temps réel des usagers

Le 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.

Le concessionnaire met en œuvre un service radiophonique d'information autoroutière relative à l'autoroute A 150, qui diffusera, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, une information en temps réel aux usagers.

Le 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 8 au cahier des charges ou dans le cadre du schéma directeur d'information routière établi par l'État. Cet échange est étendu aux autres gestionnaires du réseau routier national adjacent sous réserve des droits et obligations de ces derniers.

Le concessionnaire donne aux autres autorités publiques et aux tiers qui en font la demande la possibilité d'accéder aux données d'information routière en temps réel et de réutiliser ces données. Si l'accès aux données n'est pas gratuit, leur coût ne peut excéder le juste prix de leur mise à la disposition du demandeur.

## Article 15

### *Règlements d'exploitation, mesures de police et gestion du trafic*

15.1. Le concessionnaire se conforme aux règlements de police édictés par les autorités compétentes.

- 15.2. Il soumet à l'approbation des autorités compétentes, deux mois au moins 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 que pour les services et entreprises liés par contrat avec le concessionnaire.
- 15.3. Le 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 la section concédée. En cas de déclenchement d'un ou plusieurs plans de gestion du trafic, il 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. Il participe, dans les conditions définies dans les plans de gestion du trafic, à l'assistance aux usagers.
- 15.4. Le 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 concernés.
- 15.5. Le concessionnaire se soumet, sans aucun droit à indemnité, à toutes les mesures prises par les autorités investies du pouvoir de police de la circulation dans l'intérêt des usagers du réseau routier dont fait partie la section concédée.
- 15.6. 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 du concessionnaire.

#### Article 16

##### *Interruptions et restrictions de la circulation*

- 16.1. Le concessionnaire respecte en toutes circonstances toutes les instructions portant sur l'exploitation sous chantier des autoroutes en service.
- 16.2. Toute restriction importante ou interruption de trafic prévue par le concessionnaire doit être portée par ses soins à la connaissance du public en temps utile par tous les moyens appropriés.
- 16.3. En cas de force majeure imposant l'interruption de la circulation, le concessionnaire informe sans délai les services compétents de l'État.

#### Article 17

##### *Obligations relatives aux services publics*

- 17.1. Le concessionnaire satisfait à toutes obligations résultant des lois et règlements notamment en ce qui concerne le libre exercice des services de police, y compris de l'eau et de la nature, des douanes, de lutte contre l'incendie, de sécurité, de la protection civile, de la protection des sites et paysages, de santé, de la défense nationale, de secours et des autres services d'urgence.
- 17.2. Le concessionnaire satisfait à toutes obligations concernant le maintien d'un service minimum, notamment en ce qui concerne la distribution de carburants et d'alimentation dans le cadre des textes en vigueur.
- 17.3. Le concessionnaire se concerte avec les administrations ou opérateurs compétents pour concilier ses obligations avec les objectifs des autres services publics, à l'occasion des procédures et travaux concernant ces derniers.

#### Article 18

##### *Publicité*

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

#### Article 19

##### *Agents et préposés du concessionnaire*

Les agents et préposés chargés par le concessionnaire de la surveillance et de la garde de l'autoroute, ainsi que de la perception du péage, sont commissionnés et assermentés dans les conditions

prévues par la réglementation en vigueur. Ils portent des insignes distinctifs de leurs fonctions ; ces insignes sont tels que ces agents et préposés ne puissent être confondus avec le personnel des forces de l'ordre et de sécurité.

L'État peut, par décision motivée, requérir leur renvoi hors de la concession.

#### Article 20

##### *Écoute des usagers et réclamations*

Le concessionnaire met en œuvre une politique d'écoute des usagers sur la qualité du service. Il recueille l'avis des usagers, notamment au travers d'une enquête annuelle dont le contenu et la méthodologie sont définis par le concédant après concertation avec le concessionnaire. Les résultats de cette enquête sont transmis sans délai au concédant.

Le 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. L'existence de ces moyens de communication est portée à la connaissance du public, par une information largement diffusée. Le concessionnaire adresse chaque année à l'autorité chargée du contrôle un bilan des réclamations des usagers et des suites qu'il y a données ou qu'il entend y donner. La présentation de ce bilan est définie par le concédant en concertation avec le concessionnaire et distingue notamment les réclamations des usagers liées à la perception du péage.

#### Article 21

##### *Diffusion de l'information relative à l'exploitation de l'autoroute*

Le concessionnaire fournit aux services de l'État compétents les documents, notamment statistiques, comptes rendus et informations relatifs à l'exploitation de l'autoroute fixés par instruction du ministre chargé de la voirie nationale.

En particulier, le concessionnaire fournit au concédant, gratuitement, sans condition et sans délai, les données de trafic véhicules légers, véhicules lourds, tous véhicules mensuelles, trimestrielles et annuelles qu'il détient et toute autre donnée de trafic nécessaire à l'élaboration, à la mise en œuvre et au suivi de la politique routière.

Il fournit également annuellement ses prévisions de trafic véhicules légers, véhicules lourds, tous véhicules sur cinq ans exprimé en trafic moyen journalier annuel. L'État prend toutes les mesures raisonnables de nature à préserver la confidentialité de ces informations.

#### Article 22

##### *Exploitation des installations annexes*

22.1. Le concessionnaire réalise et exploite des installations de télécommunications dans l'emprise de la concession afin d'assurer l'exercice de ses missions de service public.

Sans préjudice des droits de passage des opérateurs de télécommunications, le concessionnaire est autorisé à consentir à des tiers, dans des conditions compatibles avec les règles de gestion du domaine public autoroutier et celles concernant l'exploitation de l'autoroute et conformément aux lois et règlements en vigueur, pour une période n'excédant pas la durée du contrat de concession, des droits relatifs à l'implantation et l'exploitation de telles installations.

22.2. Sauf exception dûment justifiée par le caractère principalement non lucratif de l'activité projetée, le concessionnaire passe librement, par voie d'appel à la concurrence, des contrats pour l'exploitation des installations annexes autres que celles visées à l'article 22.1 ci-dessus, moyennant redevances entrant dans les produits de la concession.

L'exploitant est préalablement agréé par le concédant, au vu d'un dossier établissant la réalité de l'appel à la concurrence, justifiant les raisons du choix du candidat proposé et comprenant le dossier de la consultation ainsi que le projet de contrat. Le concessionnaire transmet au concédant le contrat signé au plus tard un mois après sa signature. Le concédant dispose d'un délai d'un mois pour faire part de ses observations éventuelles et, le cas échéant, remettre en cause l'agrément.

Pour les installations servant des boissons, le concessionnaire impose à ses exploitants d'appliquer les restrictions réglementaires à la vente de boissons alcoolisées ainsi que celles qui lui seront notifiées par le concédant.

#### TITRE V

### RÉGIME FINANCIER DE LA CONCESSION

#### Article 23

##### *Dispositions générales relatives au financement*

23.1. Le plan de financement du concessionnaire figure à l'annexe 18 au cahier des charges. Cette annexe présente notamment les montants et l'échéancier prévisionnel de versement de l'ensemble des financements concourant à la réalisation de l'objet de la concession ainsi que l'identité et les coordonnées du ou des arrangeurs et agents de ces financements.

Les financements privés externes rassemblent les financements par dette bancaire, dette obligataire, dette mezzanine et les prêts d'actionnaires non subordonnés dans le cas d'un financement sur bilan. Ne sont pas inclus dans les financements privés externes les prêts subordonnés d'actionnaires, les crédits relais fonds propres bénéficiant de la garantie des actionnaires, tout instrument de dette utilisé pour le préfinancement de la taxe sur la valeur ajoutée ainsi que, le cas échéant, tout instrument de dette utilisé pour le préfinancement de la contribution publique mentionnée à l'article 24-1. Pour les besoins de la définition des financements privés externes, la notion d'actionnaire recouvre également les entreprises qui leur sont liées ou celles qui agissent en leur nom ou pour leur compte.

Pendant toute la durée de la concession, le concessionnaire soumet au concédant pour accord tout projet de modification du plan de financement, tel que prévu à l'annexe 18 au cahier des charges, et notamment des montants, des conditions financières et des échéanciers. Le concessionnaire accompagne sa demande d'une note justifiant que la modification envisagée du plan de financement n'est pas de nature à compromettre la bonne exécution du contrat de concession. Il fournit toute information demandée par le concédant nécessaire à l'instruction de ladite demande. Le concédant instruit cette demande dans un délai de 2 (deux) mois à compter de la réception d'un dossier complet. Il peut, dans ce délai, s'opposer à toute modification envisagée qui lui paraîtrait de nature à compromettre la bonne exécution du contrat de concession, son silence valant décision de refus. Si le refinancement a pour conséquence d'augmenter l'exposition du concédant au titre de l'article 40 du cahier des charges, les dispositions dudit article sont modifiées afin de neutraliser cette augmentation. Le cas échéant, le concessionnaire accompagne sa demande de la modification qu'il envisage de la clause de déchéance.

Le gain financier pouvant résulter, pour les actionnaires ou associés du concessionnaire, de ladite modification est calculé sur la base du nouveau modèle financier servant au refinancement. Il est établi en comparant l'écart constaté, grâce à ce modèle, entre les conditions de financement sur la durée de la concession avant modification prévues à l'annexe 18 au cahier des charges et celles de la modification envisagée. Le modèle est accompagné d'une attestation des prêteurs certifiant l'usage de celui-ci pour le refinancement, notamment pour le passage en comité de crédit ainsi que d'une attestation d'audit relative à l'intégrité du nouveau modèle (y compris relative à l'implémentation, dans le modèle, des conditions de financement sur la durée de la concession avant modification prévues à l'annexe 18 au cahier des charges).

Le gain financier pouvant résulter de ladite modification tient compte de tous les frais raisonnables et justifiés engagés par le concessionnaire dans le cadre du projet de modification.

Le mécanisme de partage des gains de refinancement est fonction du taux de rentabilité interne nominal annuel prévisionnel des actionnaires, avant impôts au niveau des actionnaires (TRI), calculé sur la durée totale de la concession, après le refinancement et après prise en compte du partage, selon les modalités suivantes :

- si, en l'absence de partage de gain, le TRI est inférieur à 12 (douze) %, le concessionnaire conserve l'intégralité des gains de refinancement ;
- dans le cas contraire, une simulation est réalisée avec un partage du gain selon une clé de 34 (trente-quatre) % au bénéfice du concédant et des 66 (soixante-six) % au bénéfice du concessionnaire :
  - si le TRI est inférieur à 12 (douze) %, la part du concédant est réduite au montant permettant d'atteindre ce TRI ;
  - si le TRI est supérieur à 12 (douze) % et inférieur à 14 (quatorze) %, la clé de partage définie ci-dessus s'applique ;
  - si le TRI est supérieur à 14 (quatorze) %, une simulation est réalisée avec un partage du gain selon une clé de 66 (soixante-six) % au bénéfice du concédant et de 34 (trente-quatre) % au bénéfice du concessionnaire :
    - si le TRI est inférieur à 14 (quatorze) %, la part du concédant est réduite au montant permettant d'atteindre ce TRI ;
    - si le TRI est supérieur à 14 (quatorze) %, la clé de partage définie ci-dessus s'applique ;
- le concessionnaire propose les modalités de paiement du montant dû au concédant dans le cadre de ce partage. En cas d'étalement de ce partage, la chronique en euros courants des partages ne peut être progressive de plus de 5 (cinq) % par an.

23.2. Le concessionnaire transmet au concédant au plus tard 15 (quinze) jours après l'entrée en vigueur du contrat de concession, tous les contrats de financement portant sur les financements privés externes et les contrats cadre relatifs aux instruments de couverture de taux

mis en œuvre. En outre, il transmet au concédant la confirmation des instruments de couverture de taux dans un délai n'excédant pas 15 (quinze) jours suivant leur mise en place. Ces contrats doivent être rédigés au moins dans une version faisant foi en langue française. Tout avenant à l'un de ces contrats est transmis au concédant au plus tard 15 (quinze) jours après sa signature.

#### Article 24 Concours publics

24.1. Il est versé au concessionnaire, au titre de la concession, une contribution publique financière de 40 000 000 (quarante millions) d'euros valeur au 1<sup>er</sup> septembre 2009.

Ce montant total des concours publics est versé selon l'échéancier suivant, chaque fraction étant conditionnée à la réalisation de l'événement clé associé. Les dates prévisionnelles des événements clés sont indiquées à l'annexe 15 au cahier des charges :

| NUMÉRO      | DÉSIGNATION<br>événements clés   | DATE<br>prévisionnelle<br>de l'événement clé | DATE<br>prévisionnelle<br>de versement<br>de la contribution<br>publique                  | MONTANT<br>du versement<br>de la contribution<br>publique<br>(euros, valeur au<br>1 <sup>er</sup> septembre 2009) |
|-------------|--|--|---|---|
| E1          | Entrée en vigueur du contrat<br>de concession (T0)                         | T0   | T0 + 2 mois<br>Et, en tout état de cause, au<br>plus tôt, le 1 <sup>er</sup> février 2012 | 2 000 000 €   |
| E2          | Achèvement de l'enquête loi<br>sur l'eau de la vallée<br>de l'Austreberthe | T0 + 13 mois                                 | T0 + 15 mois  | 1 569 600 €   |
| E3          | Prétrassage de la culée<br>Sud du viaduc de l'Austreberthe                 | T0 + 19 mois                                 | T0 + 21 mois  | 9 031 962 €   |
| E4          | Achèvement à 100 %<br>des fondations du viaduc<br>de l'Austreberthe        | T0 + 25 mois                                 | T0 + 27 mois  | 9 958 976 €   |
| E5          | Achèvement à 100 % des piles<br>du viaduc de l'Austreberthe                | T0 + 31 mois                                 | T0 + 33 mois  | 9 839 462 €   |
| E6          | Mise en service  | T0 + 38 mois                                 | T0 + 39 mois  | 7 600 000 €   |
| Total ..... |  |  |   | 40 000 000 €  |

T0 désigne le jour de l'entrée en vigueur du contrat de concession.

24.2. Cette contribution publique est financée à hauteur de 50 (cinquante) % par l'État et 50 (cinquante) % par les collectivités territoriales contributrices.

Chaque versement est conditionné par la réalisation des événements clés prévus à l'article 24-1 du cahier des charges et définis à l'annexe 15 au cahier des charges. Le concessionnaire transmet au concédant une attestation du représentant mentionné à l'article 23-1 du cahier des charges confirmant la levée et le maintien de la levée des conditions préalables à chaque tirage sur les financements privés externes devant intervenir avant ou simultanément à un versement de concours publics. En l'absence d'une telle attestation, le concédant apprécie au cas par cas, et notamment au vu de la capacité du concessionnaire à achever la construction de l'autoroute dans les conditions de l'article 10-1, l'acceptabilité de l'appel de fonds.

Le concédant et les collectivités territoriales contributrices pourront procéder au versement de la contribution définie à l'article 24-1 ci-dessus, si le concessionnaire produit une garantie bancaire à première demande délivrée par un établissement bancaire agréé par le ministre chargé de l'économie ou par l'Autorité de contrôle prudentiel, mentionnée à l'article L. 612-1 du code monétaire

et financier, et disposant, pendant toute la durée de la garantie, d'une notation de crédit au moins A, A2 ou équivalente, délivrée par une agence de notation de premier rang, au bénéfice du concédant et des collectivités territoriales contributrices, conforme au modèle figurant en annexe 19 au cahier des charges, adapté, le cas échéant, pour tenir compte des caractéristiques propres à la garantie visée ci-avant, et d'un montant égal à celui dudit versement. Il sera mis fin à la garantie une fois remplies les obligations visées au présent article 24-2.

24.3. La convention financière, figurant en annexe 21 au cahier des charges, conclue entre le concessionnaire, l'État et les collectivités territoriales contributrices, précise les conditions de versement de la contribution définie à l'article 24-1 ci-dessus.

24.4. Le montant cumulé versé au titre :

- du partage des gains de refinancement de l'article 23 ;
- du partage des fruits de la concession de l'article 30 ; et
- du reliquat non utilisé des sommes prévues pour la politique du « 1 (un) % Paysage et développement » de l'article 13,

exprimés en valeur actualisée au taux annuel nominal de 7 (sept) % en date de valeur au 1<sup>er</sup> septembre 2009 n'excède pas la valeur de la contribution publique mentionnée à l'article 24-1 ci-dessus.

La répartition entre l'État et les collectivités territoriales contributrices des versements du concessionnaire visés ci-dessus est définie dans la convention financière, figurant en annexe 21 au cahier des charges, conclue entre le concessionnaire, l'État et les collectivités territoriales contributrices.

## Article 25

### *Tarifs de péage*

25.1. Les tarifs de péage perçu pour les différentes classes de véhicules et d'émission visées aux articles ci-dessous sont fixés chaque année par le concessionnaire, conformément à la réglementation en vigueur, dans les conditions définies au présent article.

Les parties conviennent de procéder à la signature de contrats de plan quinquennaux prévus par le décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 et, pour le premier d'entre eux, au plus tard deux ans après la mise en service de l'autoroute.

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

|          |  |
|----------|--|
| Classe 1 | Véhicules ou ensembles de véhicules de hauteur totale inférieure ou égale à 2 mètres et de poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égal à 3,5 tonnes.                                   |
| Classe 2 | Véhicules ou ensembles de véhicules de hauteur totale comprise strictement entre 2 mètres et 3 mètres et de poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égal à 3,5 tonnes.                  |
| Classe 3 | Véhicules à deux essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 3,5 tonnes.                                   |
| Classe 4 | Véhicules ou ensembles de véhicules à plus de deux essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 3,5 tonnes. |
| Classe 5 | Motocyclettes.   |

25.3. Pour l'application du présent article, les tarifs de péage doivent s'entendre hors taxe sur la valeur ajoutée (HT). Les tarifs sont égaux aux tarifs kilométriques moyens (TKM) par classe de véhicule multipliés par la longueur de la section concédée, soit 17,8 kilomètres.

Le concessionnaire applique à chaque tarif le taux de TVA en vigueur à la date de perception du péage. Les tarifs toutes taxes comprises (TTC) qui en résultent sont arrondis :

- au dixième d'euro le plus proche pour les véhicules des classes 1, 2 et 5 ;
- au centième d'euro le plus proche pour les véhicules des classes 3 et 4.

25.4. TKM applicables à la mise en service de l'autoroute.

Les tarifs kilométriques moyens (TKM), exprimés en euros, hors taxe, valeur au 1<sup>er</sup> septembre 2009 servant de référence à la fixation des tarifs applicables aux véhicules de chaque classe lors de la mise en service sont les suivants :

- classe 1 : 0,1315 ;
- classe 2 : 0,2104 ;
- classe 3 : 0,2630 ;
- classe 4 : 0,3682 ;
- classe 5 : 0,0789.

Pour chaque classe de véhicules, le TKM applicable à la mise à péage ne pourra être supérieur au produit du TKM de référence par un coefficient C1, défini comme suit :

$$C1 = 1 + 6,24 \% (I_{MES}/I_0 - 1) + 25,31 \% (TP01_{MES}/TP01_0 - 1) + 19,69 \% (TP02_{MES}/TP02_0 - 1) + 30,94 \% (TP03_{MES}/TP03_0 - 1) + 13,13 \% (TP09_{MES}/TP09_0 - 1) + 4,69 \% (TP13_{MES}/TP13_0 - 1),$$

où :

$I_0$  est la valeur de l'indice des prix à la consommation France entière, série hors tabac, ensemble des ménages, pour le mois de septembre 2009 (soit  $I_0$  est égal à 118,12).

$I_{MES}$  est la valeur de l'indice des prix à la consommation France entière, série hors tabac, ensemble des ménages, pour le mois précédant de six mois celui de la mise en service de l'autoroute.

$TP01_0$  est la valeur de l'index TP01, pour le mois de septembre 2009 (soit  $TP01_0$  est égal à 627,4).

$TP01_{MES}$  est la valeur de l'index TP01, pour le mois précédant de six mois celui de la mise en service de l'autoroute.

$TP02_0$  est la valeur de l'index TP02, pour le mois de septembre 2009 (soit  $TP02_0$  est égal à 630,6).

$TP02_{MES}$  est la valeur de l'index TP02, pour le mois précédant de six mois celui de la mise en service de l'autoroute.

$TP03_0$  est la valeur de l'index TP03, pour le mois de septembre 2009 (soit  $TP03_0$  est égal à 640,6).

$TP03_{MES}$  est la valeur de l'index TP03, pour le mois précédant de six mois celui de la mise en service de l'autoroute.

$TP09_0$  est la valeur de l'index TP09, pour le mois de septembre 2009 (soit  $TP09_0$  est égal à 815,5).

$TP09_{MES}$  est la valeur de l'index TP09, pour le mois précédant de six mois celui de la mise en service de l'autoroute.

$TP13_0$  est la valeur de l'index TP13, pour le mois de septembre 2009 (soit  $TP13_0$  est égal à 494,2).

$TP13_{MES}$  est la valeur de l'index TP13, pour le mois précédant de six mois celui de la mise en service de l'autoroute.

## 25.5. Évolution des TKM après la mise en service de l'autoroute.

Les TKM sont révisés au 1<sup>er</sup> février de chaque année suivant l'année  $n$ ,  $n$  étant la première année civile comportant plus de trois mois d'exploitation de l'autoroute.

Ces TKM sont définis suivant les modalités ci-après.

Pour  $n = N + 1$  :  $1 + 75 \% (I_N/I_{MES} - 1) + 5 \% * \text{Max}(\text{Min}(TP01_N/TP01_{MES} - 1) ; 4 \% ; 0 \%) + 20 \% * \text{Max}(\text{Min}(TP09_N/TP09_{MES} - 1) ; 4 \% ; 0 \%) + D + E$ .

Pour  $n > + 1$  :  $1 + 75 \% (I_{n-1}/I_{n-2} - 1) + 5 \% * \text{Max}(\text{Min}(TP01_{n-1}/TP01_{n-2} - 1) ; 4 \% ; 0 \%) + 20 \% * \text{Max}(\text{Min}(TP09_{n-1}/TP09_{n-2} - 1) ; 4 \% ; 0 \%) + D + E$ ,

où :

$I_{MES}$  la valeur de l'indice des prix à la consommation France entière, série hors tabac, ensemble des ménages, pour le mois précédant de six mois celui de la mise en service de l'autoroute.

$I_n$  est la valeur de l'indice des prix à la consommation France entière, série hors tabac, ensemble des ménages, pour le mois d'août de l'année  $n$ .

$TP01_{MES}$  la valeur de l'index TP01, pour le mois précédant de six mois celui de la mise en service de l'autoroute.

$TP01_n$  est la valeur de l'index TP01 pour le mois d'août de l'année  $n$ .

$TP09_{MES}$  la valeur de l'index TP01, pour le mois précédant de six mois celui de la mise en service de l'autoroute.

$TP09_n$  est la valeur de l'index TP01 pour le mois d'août de l'année  $n$ .

D le rattrapage des hausses autorisées passées non effectivement appliquées est limité au rattrapage de différences entre les hausses autorisées et les hausses effectivement appliquées sur les cinq années précédentes et ne peut être responsable de plus d'un tiers de la hausse totale.

E est égal à :

1 % de l'année  $n$  à l'année  $n + 20$ .

0,75 % entre l'année  $n + 21$  et l'année  $n + 30$ .  
0,50 % à partir de l'année  $n + 31$ .

25.6. Les tarifs sont établis en respectant le principe d'égalité de traitement des usagers.

25.6.1. Sans préjudice de la possibilité pour le concessionnaire de proposer d'autres types d'abonnement, il propose les abonnements prévus à l'annexe 22.

25.6.2. Le concessionnaire peut établir des tarifs différents selon les périodes en vue d'assurer une meilleure gestion du trafic.

Ces modulations tarifaires doivent trouver leur justification à la fois dans une différence de situation appréciable entre usagers et dans des considérations d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service public autoroutier.

Sous réserve des dispositions de l'article 25-8 ci-dessous, les TKM modulés appliqués aux véhicules d'une même catégorie, calculés en tenant compte de ces modulations tarifaires, ne peuvent, sur aucun parcours, s'écarter de plus de 50 % du TKM de cette catégorie, sauf accord conjoint du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé de la voirie nationale.

25.6.3. Les TKM des véhicules des classes 3 et 4 sont modulés en fonction des classes d'émission EURO du véhicule, au sens de l'annexe 0 de la directive 1999/62/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Pour l'application du présent article, on définit :

$T_x^R$  le TKM non modulé de référence pour chaque classe de véhicule  $x$  tel qu'il résulte des dispositions précédentes du présent article 25 pour chaque classe  $x$  de véhicule lourd.

$T_{x,y}^R$  le TKM modulé de référence égal, pour chaque classe d'émission  $y$  et chaque classe de véhicule  $x$ , au produit du tarif  $T_x^R$  par un coefficient  $1 + M_{x,y}$  défini ci dessous.

$T_{x,y}$  le TKM modulé effectif égal, pour chaque classe d'émission  $y$  et chaque classe de véhicule  $x$ , au produit du tarif  $T_{x,y}^R$  par le coefficient correctif  $1 - C_x$  défini ci dessous.

À la mise à péage de l'autoroute :

$C_x = 0$  pour tout  $x$

et

| CLASSE ÉMISSION | CLASSE 3           | CLASSE 4           |
|-----------------|--------------------|--------------------|
| EURO 0          | $M_{3,0} = 0,08$   | $M_{4,0} = 0,08$   |
| EURO 1          | $M_{3,1} = 0,08$   | $M_{4,1} = 0,08$   |
| EURO 2          | $M_{3,2} = 0,08$   | $M_{4,2} = 0,08$   |
| EURO 3          | $M_{3,3} = 0,08$   | $M_{4,3} = 0,08$   |
| EURO 4          | $M_{3,4} = 0,04$   | $M_{4,4} = 0,04$   |
| EURO 5          | $M_{3,5} = 0$      | $M_{4,5} = 0$      |
| EURO 6          | $M_{3,6} = - 0,03$ | $M_{4,6} = - 0,03$ |
| EURO 7          | $M_{3,7} = - 0,05$ | $M_{4,7} = - 0,05$ |

Lors de chaque modification tarifaire prévue à une date  $t$  dans les conditions du présent article 25, le concessionnaire propose une modification des coefficients de modulation  $C$  et  $M_{x,y}$ .

Le préfixe  $\alpha$  devant n'importe laquelle des grandeurs  $TR_x$ ,  $TR_{x,y}$ ,  $T_{x,y}$ ,  $M_{x,y}$  et  $C_x$  désigne la grandeur avant la modification.

Le préfixe  $\beta$  devant n'importe laquelle des grandeurs  $TR_x$ ,  $TR_{x,y}$ ,  $T_{x,y}$ ,  $M_{x,y}$  et  $C_x$  désigne la grandeur après la modification.

Pour chaque modification tarifaire, on définit  $\beta V_{x,y}$  le nombre de transactions enregistré par classe de véhicule  $x$  et par classe d'émission  $y$  sur la période annuelle comprise entre  $t - 14$  mois et  $t - 2$  mois, multiplié par la longueur de la section concédée, soit 17,8 kilomètres.

La proposition tarifaire du concessionnaire respecte les dispositions suivantes :

- amplitude de la modulation :  $5\% \leq \text{Max}_{x,y} (|\beta M_{x,y}|) \leq 10\%$
- neutralité de la modulation : pour chaque classe de véhicule x, les  $\beta M_{x,y}$  sont tels que :  

$$\sum_y \beta T_{x,y}^R \cdot \beta V_{x,y} = \beta T_x^R \cdot \sum_y \beta V_{x,y}$$
- correction du trop ou moins perçu du fait de la modulation de l'année précédente : pour chaque classe de véhicule x, 
$$C_x = \frac{\sum_y \alpha T_{x,y}^R \cdot \beta V_{x,y} - \alpha T_x^R \cdot \sum_y \beta V_{x,y}}{\beta T_x^R \cdot \sum_y \beta V_{x,y}}$$

Si le coefficient  $C_x < -3\%$  ou  $C_x > 3\%$ , le concessionnaire propose au concédant un étalement du gain ou de la perte sur au maximum sur deux exercices.

Pour l'application du présent article 25-6-3, le concessionnaire peut proposer la prise en compte d'un nombre de classes d'émission plus réduite par agrégation des classes EURO, sous réserve de maintenir au moins trois classes d'émission différentes.

25.6.4. Les modulations découlant des dispositions des articles 25-6-1 à 25-6-3 ci-dessus ne sont pas prises en compte dans les modalités de calcul et d'évolution des TKM définie aux articles 25-4 et 25-5 du cahier des charges.

25.7. Les tarifs de péage fixés dans les conditions prévues au présent article 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.

Le concessionnaire fournit à cet effet aux ministres intéressés tous les éléments d'information et de calcul nécessaires à la vérification de la bonne application des règles définies au présent article et de la réglementation en vigueur. Il fournit annuellement un bilan de l'application des articles 25-6-2 et 25-6-3, contenant notamment un bilan socio-économique et l'impact financier des modulations tarifaires. Il répond, dans le délai prescrit, à toute demande d'information complémentaire qui pourrait lui être adressée par les ministres intéressés.

Si les tarifs fixés par le concessionnaire ne sont pas considérés comme conformes aux règles définies par le présent article, le concessionnaire est mis en demeure, par lettre motivée des ministres intéressés, de modifier ses tarifs dans un délai qui ne peut excéder sept jours.

Le délai de quarante jours prévu au premier alinéa du présent paragraphe, 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. À défaut d'accord, les tarifs sont fixés dans les conditions prévues à l'article 39 du cahier des charges.

Le concessionnaire rend publique les révisions tarifaires au moins dix jours francs avant leur date d'entrée en vigueur.

25.8. Une majoration du tarif normalement applicable aux véhicules de la catégorie considérée, d'un montant maximal de 70 (soixante-dix) %, peut, sur justification, être appliquée par le concessionnaire aux véhicules pouvant entraîner une dégradation ou une usure anormales de l'autoroute.

25.9. En cas de disparition de l'un des indices ou index utilisés, le concédant détermine de bonne foi, le concessionnaire entendu, la modification des modalités d'évolution des tarifs en recherchant l'effet économique le plus proche.

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

25.11. Sans préjudice des procédures applicables en vertu de la réglementation en vigueur, le concessionnaire est autorisé, pour toute personne n'ayant pas acquitté son passage, à recouvrer la somme due, augmentée des frais nécessaires au recouvrement. Ces frais de dossiers sont forfaitairement fixés à 60 (soixante) euros hors taxes, valeur au 1<sup>er</sup> septembre 2009, et ce montant suit l'évolution constatée de l'indice des prix à la consommation hors tabac.

#### Article 26

##### *Publicité des tarifs*

Préalablement à la mise en service, le concessionnaire met en place, par tout moyen, un dispositif d'information sur la politique tarifaire à l'intention des usagers et des riverains. Il en informe le concédant.

Les tarifs sont portés à la connaissance du public dans les conditions réglementaires en vigueur. L'ensemble des tarifs en vigueur peut être consulté par toute personne intéressée soit auprès du concessionnaire, soit auprès de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, télédéc 061, 59, boulevard Vincent-Auriol, 75013 Paris, soit auprès de la direction des infrastructures de transport, Arche de La Défense, paroi Sud, 92055 Paris-La Défense.

#### Article 27

##### *Application des péages*

- 27.1. Sous réserve des dispositions des articles 15 et 16 du cahier des charges, le concessionnaire reste libre d'imposer, sans modification des tarifs, les mesures restrictives de circulation nécessaires afin d'assurer la sécurité des usagers ou des ouvrages et l'installation et la protection des chantiers.
- 27.2. Le concessionnaire peut, dans le cadre des lois et règlements en vigueur, procéder à toutes vérifications auprès des usagers en vue de déterminer le tarif de péage à appliquer.

#### Article 28

##### *Perception des péages*

28.1. Le concessionnaire respecte strictement le principe d'égalité de traitement des usagers dans la perception des péages.

L'autoroute est exploitée en système de péage fermé, selon le dispositif de perception des péages défini à l'annexe 6 au cahier des charges.

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

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

28.3. Dispositions relatives au télépéage.

Le concessionnaire mène une politique d'équipement en installations de péage de manière à tendre vers un objectif de 50 % des transactions effectuées sans arrêt. Le système de télépéage est conforme aux dispositions du système européen de télépéage et le concessionnaire assure l'interopérabilité de sa technologie de télépéage au sens de la réglementation, notamment communautaire.

Le concessionnaire négocie de bonne foi, dans des délais et à des conditions de marché, avec les fournisseurs de système de télépéage qui en font la demande.

#### Article 29

##### *Durée de la concession*

- 29.1. La concession de l'autoroute prend fin cinquante-cinq ans après l'entrée en vigueur du contrat de concession.
- 29.2. Toutefois, la concession prend fin à la demande du concédant dès lors que, sur la base des comptes transmis par le concessionnaire au concédant, le cumul des chiffres d'affaires en euros courants, diminués des redevances globales versées au titre de l'article 30 du cahier des charges, est égal ou supérieur à 3 279 430 353 (trois milliards deux cent soixante-dix-neuf millions quatre cent trente mille trois cent cinquante-trois) euros courants.

Le concessionnaire informe, dans le cadre de l'étude financière prévue à l'article 33-2 ci-dessous, le concédant de la date estimée de la survenance des conditions visées ci-dessus cinq ans avant celle-ci.

Le concédant avise le concessionnaire de son intention de mettre fin à la concession en application du présent article au plus tôt quarante ans à compter de l'entrée en vigueur du contrat de concession.

Sauf disposition expresse contraire précisée dans la notification susmentionnée, la fin anticipée de la concession prend effet le 31 mars de l'année suivant la clôture de l'exercice au cours duquel le seuil de chiffre d'affaires de 3 279 430 353 (trois milliards deux cent soixante-dix-neuf millions quatre cent trente mille trois cent cinquante-trois) euros courants a été atteint.

La concession prend 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 30

#### *Partage des fruits de la concession*

Chaque année N à compter de la mise en service de l'autoroute, le concessionnaire communique au concédant avant le 31 janvier de l'année N + 1 le montant du chiffre d'affaires hors taxes (tous types de recettes compris) de l'année n, en euros courants.

Le concessionnaire verse avant le 15 février de l'année N + 1 une redevance globale  $P_N$  définie de la manière suivante :

$$\text{Si } \sum_0^N X_i \leq \sum_0^N X_{Ci} \text{ alors } P_N = 0$$

$$\text{Si } \sum_0^N X_i > \sum_0^N X_{Ci} \text{ alors}$$

- Si  $X_N < 1,1 \times X_{CN}$  alors  $P_N = 0$
- Si  $1,1 \times X_{CN} < X_N < 1,2 \times X_{CN}$  alors  $P_N = (X_N - 1,1 X_{CN}) \times 0,30$
- Si  $1,2 \times X_{CN} < X_N < 1,35 \times X_{CN}$  alors  $P_N = (1,2 X_{CN} - 1,1 X_{CN}) \times 0,30 + (X_N - 1,2 X_{CN}) \times 0,40$
- Si  $1,35 \times X_{CN} < X_N$  alors  $P_N = (1,2 X_{CN} - 1,1 X_{CN}) \times 0,30 + (1,35 X_{CN} - 1,2 X_{CN}) \times 0,40 + (X_N - 1,35 X_{CN}) \times 0,50$

où :

$X_N$  représente le chiffre d'affaires hors taxes de l'année N, exprimé en euros courants.

$X_{CN}$  représente le chiffre d'affaires hors taxes de l'année N, exprimé en euros courants défini en annexe 18 au cahier des charges.

Le versement de la redevance  $P_N$  éventuellement due au titre du dernier exercice de la concession est adapté pour assurer son paiement effectif avant l'achèvement de la concession.

### Article 31

#### *Garanties*

31.1. Trois (3) jours ouvrés à compter de la date d'entrée en vigueur du contrat de concession, le concessionnaire constitue une garantie bancaire à première demande pour un montant de 18 (dix-huit) millions d'euros. Le concessionnaire maintient cette garantie à ce montant jusqu'à trois mois suivant la mise en service de l'autoroute.

31.2. À la date de mise en service, le concessionnaire constitue une garantie bancaire à première demande pour un montant de 1 (un) million d'euros et la maintient à ce montant.

Le montant de cette garantie bancaire est doublé à 2 (deux) millions d'euros dans l'hypothèse où elle fait l'objet d'un appel, en une ou plusieurs fois, pour un montant supérieur à 50 (cinquante) % de son montant sur une période de 12 (douze) mois consécutifs. La nouvelle garantie bancaire ainsi constituée est maintenue pour un montant de 2 (deux) millions d'euros pendant une durée de

trente-six mois. Si, durant cette période, elle ne fait pas l'objet d'un appel, en une ou plusieurs fois, pour un montant supérieur à 50 (cinquante) % de son montant, le concessionnaire substitue à cette garantie, après accord du concédant sur le respect des conditions prévues au présent article, une nouvelle garantie bancaire d'un montant de 1 (un) million d'euros. Ce mécanisme s'applique tout au long de la période de garantie.

La présente garantie bancaire prend fin lors de la constitution de celle prévue à l'article 31-3 ci-dessous.

31.3. Le concessionnaire constitue, dans le délai de 2 (deux) mois suivant l'établissement du programme d'entretien et de renouvellement prévu à l'article 38-3 du cahier des charges et au plus tard six ans avant l'expiration de la concession, une garantie bancaire à première demande d'un montant égal au coût total prévisionnel des travaux prévus audit programme, majoré de 20 %. Cette garantie fait l'objet annuellement, à la date anniversaire de sa constitution :

- de mainlevées partielles et successives proportionnelles au montant des travaux effectivement réalisés par le concessionnaire, conformément au programme d'entretien et de renouvellement prévu à l'article 38-3 du cahier des charges. La réalisation de chaque tranche annuelle de travaux d'entretien et de renouvellement donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal contradictoire en vue du prononcé de la mainlevée, dans la limite partielle des travaux acceptés sans réserve ;
- d'une actualisation du montant en euros courants des travaux restant à réaliser.

31.4. Les garanties visées aux paragraphes 24-2, 31-1, 31-2 et 31-3 ci-dessus sont constituées sous forme de garantie à première demande, conformes aux modèles fixés à l'annexe 19 au cahier des charges, adaptées, le cas échéant, pour tenir compte des modalités de mise en œuvre propres à chaque garantie telles qu'elles résultent des articles 24 et 31 du cahier des charges, émise au profit du concédant par un établissement bancaire agréé par le ministre chargé de l'économie ou par l'Autorité de contrôle prudentiel mentionnée à l'article L. 612-1 du code monétaire et financier, et disposant d'une notation de crédit au moins A, A2 ou équivalente délivrée par une agence de notation de premier rang.

31.5. Le concédant peut faire appel aux garanties visées aux paragraphes 24-2, 31-1, 31-2 et 31-3 ci-dessus pour se faire payer toute somme due par le concessionnaire au titre du contrat de concession, y compris en cas d'opposition à titre exécutoire.

Ni l'existence, ni l'appel des garanties ne limite le recours du concédant à l'égard du concessionnaire au cas où ces garanties s'avèreraient insuffisantes pour couvrir les sommes dues par le concessionnaire.

En cas d'appel total ou partiel de la garantie visée au paragraphe 31-2 ci-dessus, le concessionnaire la reconstitue sans délai au montant prévu audit article, par l'émission d'une nouvelle garantie se substituant à la garantie appelée, sauf après prononcé de la déchéance en application de l'article 40 du cahier des charges.

La garantie visée à l'article 31-2 ci-dessus est indiquée en valeur septembre 2009. Le montant de cette garantie est révisé annuellement, à la date anniversaire de sa constitution, en fonction de l'évolution de l'index général tous travaux TP01 (source INSEE).

31.6. Le concessionnaire souscrit, avant la date de commencement des travaux ou en temps opportun selon la nature des assurances envisagées, les assurances nécessaires à une couverture adéquate des risques encourus, et notamment celles décrites à l'annexe 23 au cahier des charges, et maintient ces assurances pendant la durée afférente à chacune telle qu'indiquée à cette même annexe.

Le concessionnaire communique au concédant les polices souscrites visées à l'alinéa précédent.

## Article 32

### *Impôts et taxes*

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

En cas de modification, de création ou de suppression, après l'entrée en vigueur du contrat de concession, d'impôt, de taxe ou de redevance spécifique 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 substantiellement dégrader ou améliorer l'équilibre

économique et financier de la concession. Dans l'affirmative, les parties arrêtent, dans les meilleurs délais, les mesures, notamment tarifaires, à prendre en vue de permettre la continuité du service public dans des conditions financières non significativement détériorées ni améliorées.

## TITRE VI DISPOSITIONS GÉNÉRALES

### Article 33

#### *Comptes rendus d'exécution de la concession*

33.1. Les comptes du concessionnaire sont établis selon les règles en vigueur pour les sociétés concessionnaires de service public.

33.2. Le concessionnaire communique chaque année au ministre chargé de la voirie nationale, au ministre chargé de l'économie et au ministre chargé du budget, avant le 1<sup>er</sup> juillet, une étude financière prévisionnelle portant sur l'équilibre économique 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 après impôt sur les sociétés ;
  - capacité d'autofinancement/investissement hors taxes ;
  - dettes financières/fonds propres ;
  - dettes financières/capacité d'autofinancement ;
  - ratios de couverture des instruments de dette ;
  - fonds propres/investissements hors taxes ;
  - résultat net/chiffre d'affaires ;
- le montant et l'objet des contrats de travaux conclus avec des tiers au sens du III de l'article 12 de l'ordonnance n° 2009-864 du 15 juillet 2009 relative aux contrats de concessions de travaux publics, la date de leur conclusion, leur durée d'exécution, leur procédure de passation. Est en outre précisé le pourcentage de travaux confiés à des tiers au jour de la transmission et depuis l'entrée en vigueur du contrat de concession ;
- l'attestation sur l'honneur de l'existence et du maintien aux niveaux requis des garanties mentionnées à l'article 31 du cahier des charges.

Chacun de ces états est détaillé année après année. L'étude financière comprend l'ensemble des hypothèses retenues et explique les écarts éventuels avec les éléments communiqués dans l'étude financière de l'année précédente.

33.3. Le concessionnaire communique chaque année, au plus tard le 1<sup>er</sup> 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 en assemblée générale ordinaire, le rapport d'activité du concessionnaire et les rapports des commissaires aux comptes pour l'année échue ;
- le compte rendu d'exécution du contrat de concession pour l'année échue, qui comporte notamment le bilan des investissements réalisés, les données d'exploitation et les opérations de maintenance et d'entretien par opération ;
- une analyse détaillée de la qualité du service ;
- le programme des investissements à réaliser sur les cinq années ultérieures détaillé par opération ;
- les éléments chiffrés nécessaires au calcul des flux financiers visés aux articles 13, 29, 30, 37 et 40 du cahier des charges ;
- un bilan de la politique sociale du concessionnaire.

Les ministres destinataires de l'étude financière prévisionnelle mentionnée à l'article 33.2 ci-dessus et du compte rendu de l'exécution du contrat de concession mentionné au présent paragraphe peuvent demander au concessionnaire toute information complémentaire sur ces documents.

33.4. Afin de veiller à la bonne exécution du contrat de concession et au respect des obligations de service public par le concessionnaire, celui-ci communique au concédant tous les dossiers transmis ou remis aux administrateurs ou aux membres du directoire et du conseil de

surveillance ainsi que ceux transmis ou remis aux membres de tout comité de gestion ou de direction de la société concessionnaire lorsque ces documents portent sur des questions ayant un lien avec 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 dans ce cadre.

Dans les mêmes conditions, le concessionnaire lui communique tous les documents transmis aux actionnaires à l'occasion des assemblées générales ou aux associés.

Tous les documents sont transmis dans les mêmes conditions qu'aux administrateurs, membres du directoire et du conseil de surveillance, membres de tout comité de gestion ou de direction de la société concessionnaire, actionnaires ou associés.

Le concédant prend les mesures raisonnables permettant de garantir la confidentialité de ces informations.

## Article 34

### *Contrôle*

34.1. Le contrôle de la concession est assuré par les autorités et services désignés à cet effet par le concédant.

Le personnel chargé de ce contrôle a, à tout moment, libre accès au chantier, à l'autoroute et aux bureaux du concessionnaire.

34.2. Le concessionnaire communique au concédant, dans un délai d'un mois à compter de l'entrée en vigueur du contrat de concession, la liste de tous les contrats et contrats de sous-traitance de premier rang et de rang inférieur d'un montant supérieur à 200 000 (deux cent mille) euros, hors taxes, en valeur septembre 2009 et actualisé, le cas échéant, portant sur les prestations faisant l'objet de la concession, y compris le financement, en indiquant l'objet, l'identité du cocontractant, le montant fixé ou prévisionnel du contrat, sa durée et sa date de signature. Cette liste est régulièrement tenue à jour et transmise tous les six mois au concédant jusqu'à la date de mise en service de l'autoroute, puis annuellement.

Le concessionnaire communique au concédant, sur simple demande, tout contrat figurant sur cette liste. Celui-ci conserve à ces documents leur caractère confidentiel en tant qu'ils contiendraient des informations protégées au titre du secret commercial, précisées par le concessionnaire.

Le concessionnaire ne peut, vis-à-vis du concédant, se dégager de ses obligations au titre du contrat de concession du fait de la conclusion de contrats avec des tiers.

Avant le 31 janvier de chaque année, le concessionnaire fournit au concédant la liste des entreprises qui sont intervenues sur le chantier au cours de l'année précédente.

## Article 35

### *Faits nouveaux*

35.1. Au cas où une modification de la concession, du fait du concédant ou en accord avec lui, notamment une modification de la consistance des travaux ou des modalités d'exploitation, serait de nature à significativement améliorer ou dégrader l'équilibre économique et financier de la concession, les parties arrêtent, dans les meilleurs délais, les mesures, notamment tarifaires, à prendre en vue de permettre la continuité du service public dans des conditions financières sensiblement équivalentes.

35.2. En cas de modification de création ou de suppression, après l'entrée en vigueur du contrat de concession, d'une réglementation technique, environnementale ou de sécurité routière présentant un lien direct avec l'objet du contrat de concession et de nature à substantiellement dégrader ou améliorer l'équilibre économique et financier de la concession, à l'exclusion des cas où une modification, une création ou une suppression d'une réglementation a pu être raisonnablement anticipée par le concessionnaire avant l'entrée en vigueur du contrat de concession, dans la mesure où elle a fait l'objet d'une publication ou d'une communication publique, y compris sous la forme de projet, l'État et le concessionnaire arrêtent, dans les meilleurs délais, les mesures, notamment tarifaires, à prendre en vue de permettre la continuité du service public dans des conditions financières non significativement détériorées ni améliorées.

35.3. Au cas où un fait autre que ceux visés aux articles 35-1 et 35-2 ci-dessus, imprévisible à la date d'entrée en vigueur du contrat de concession et extérieur aux parties, entraînerait un bouleversement de l'équilibre économique et financier de la concession, le concessionnaire,

dès lors qu'il poursuit l'exécution de ses obligations, peut proposer au concédant les mesures, notamment tarifaires, strictement nécessaires pour lui permettre d'assurer cette exécution. Le concédant notifie sa décision concernant de telles propositions dans un délai de 2 (deux) mois à compter de la réception d'un dossier complet en ce sens.

## Article 36

### *Force majeure*

- 36.1. Aucune partie au contrat de concession n'encourt de responsabilité pour n'avoir pas accompli ou pour avoir accompli avec retard une obligation au titre du contrat de concession, dans la mesure où un tel manquement ou retard résulte directement d'événements présentant les caractéristiques de la force majeure selon la jurisprudence dégagée par le Conseil d'État, c'est-à-dire extérieurs aux parties, imprévisibles et irrésistibles.
- 36.2. Si le concessionnaire invoque la survenance d'un événement de force majeure, il le notifie sans délai par écrit au concédant, en précisant les justifications de sa décision. Le concédant notifie dans le délai de 2 (deux) mois au concessionnaire sa décision quant au bien-fondé de cette prétention et, le cas échéant, quant aux effets de l'événement en cause.
- 36.3. Si le concédant invoque la survenance d'un événement de force majeure, il le notifie au concessionnaire afin de recueillir ses observations, que celui-ci lui communique dans le délai de deux mois. À l'issue de ce délai, le concédant notifie au concessionnaire sa décision quant à l'existence et aux effets de l'événement de force majeure.
- 36.4. La partie qui invoque un événement de force majeure prend, dans les meilleurs délais, toutes les mesures raisonnablement envisageables pour en atténuer l'effet sur l'exécution de ses obligations.
- 36.5. La partie qui, par action ou omission, aurait aggravé les conséquences d'un événement présentant les caractéristiques de la force majeure n'est fondée à l'invoquer que dans la mesure des effets que l'événement aurait provoqués si cette action ou omission n'avait pas eu lieu.
- 36.6. En dehors des cas et des conditions expressément prévus par les dispositions des paragraphes 36-1 à 36-5 ci-dessus, aucune partie n'est déliée de ses obligations à raison d'une impossibilité d'exécution ou de la survenance de circonstances ou événements qui échappent à son contrôle.

## Article 37

### *Résiliation*

- 37.1. Au cas où des événements présentant les caractéristiques de la force majeure rendraient impossible pendant une période d'au moins 12 (douze) mois ou qui dépassera nécessairement 12 (douze) mois l'exécution du contrat de concession, sa résiliation peut être prononcée par arrêté conjoint du ministre chargé de la voirie nationale, du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget, dans les conditions et selon les principes dégagés par la jurisprudence du Conseil d'État ou, à la demande du concessionnaire, par le tribunal prévu à l'article 43 du cahier des charges.
- 37.2. Au cas où, à la suite de la survenance d'un événement visé à l'article 35.3 du cahier des charges, le bouleversement de l'équilibre économique de la concession serait ou deviendrait irrémédiable, le contrat de concession peut être résilié par arrêté conjoint du ministre chargé de la voirie nationale, du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget, dans les conditions et selon les principes dégagés par la jurisprudence du Conseil d'État.
- 37.3. Au terme normal des financements privés externes initiaux prévu à l'annexe 18 au cahier des charges, le concédant peut, moyennant un préavis de 12 (douze) mois dûment signifié au concessionnaire, mettre fin au contrat de concession pour un motif d'intérêt général, par arrêté conjoint du ministre chargé de la voirie nationale, du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget dans les conditions suivantes.

Le concessionnaire a droit à une indemnité correspondant au préjudice subi par lui du fait de la résiliation et dont le montant net d'impôts dus au titre de sa perception et après prise en compte de toutes charges déductibles est 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 de l'indemnité intervient au plus tard 6 (six) mois après le prononcé de la résiliation.

Les biens de retour et le cas échéant les biens de reprise sont remis au concédant dans les conditions de l'article 38. Par exception au deuxième alinéa et suivants de l'article 38.3, dans les 3 (trois) mois suivant la notification du préavis de 12 (douze) mois prévu au premier alinéa du présent article, le concédant établit, 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 le concessionnaire et à ses frais, dans un délai permettant de s'assurer du bon état d'entretien des biens remis à la date de prononcé du rachat.

Les opérations préalables nécessaires à la remise des biens de la concession donnent lieu à l'établissement de procès-verbaux qui peuvent être assortis de réserves. Ces réserves doivent pouvoir être levées à la date de rachat.

L'État peut retenir, s'il y a lieu, sur l'indemnité de résiliation, une somme correspondant au coût des travaux prévus au programme d'entretien et de renouvellement mentionné ci-dessus et non réalisés par le concessionnaire, majorée de 20 (vingt) % de son montant.

À la date de résiliation de la concession, des procès-verbaux de remise des biens de la concession sont établis contradictoirement.

À compter de la date de résiliation, le concédant se substitue au concessionnaire, sauf en ce qui concerne les contrats portant sur le financement, pour l'exécution des engagements pris par le concessionnaire dans les conditions normales en vue de l'exécution du contrat de concession.

37.4. Les dispositions du présent article 37 s'appliquent sans préjudice de l'application des dispositions des articles 38-3 et 40 du cahier des charges.

## Article 38

### *Retour et reprise des installations en fin de concession*

38.1. Les biens de retour.

Au terme du contrat de concession et sans autre condition, le concédant entre immédiatement et gratuitement en possession des biens de retour. À dater du même jour, tous les produits de la concession lui reviennent.

38.2. Les biens de reprise.

Les biens de reprise peuvent être repris par le concédant, à leur valeur nette comptable, déterminée, le cas échéant, à dire d'expert, et majorée s'il y a lieu de la TVA à reverser au Trésor public.

Les stocks et approvisionnements peuvent également être repris par le concédant à leur valeur nette comptable.

38.3. Le concessionnaire remet au concédant en bon état d'entretien les biens remis.

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

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

Les programmes mentionnés ci-dessus sont exécutés par le concessionnaire à ses frais, dans un délai permettant de s'assurer, un an avant la fin de la concession, du bon état d'entretien des biens de la concession.

En cas d'inexécution totale ou partielle desdits programmes dans le délai prévu, le concédant met en demeure le concessionnaire de réaliser le programme de travaux dans un délai déterminé par la mise en demeure. L'inexécution totale ou partielle desdits programmes dans le délai fixé par la mise en demeure entraîne l'appel de la garantie prévue à l'article 31-3 du cahier des charges.

Les opérations préalables nécessaires à la remise des biens de la concession donnent lieu à l'établissement de procès-verbaux, qui peuvent être assortis de réserves. Ces réserves doivent pouvoir être levées à la date de l'expiration de la concession. Il est alors procédé à l'établissement contradictoire du procès-verbal de remise des biens de la concession.

## TITRE VII PÉNALITÉS – MESURES COERCITIVES – DÉCHÉANCE

### Article 39

#### *Pénalités – Mesures coercitives*

39.1. Le concédant peut exiger du concessionnaire, après mise en demeure restée infructueuse dans le délai fixé par ladite mise en demeure, le versement d'une pénalité pour tout manquement à ses obligations au titre du contrat de concession.

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

Le délai fixé par la mise en demeure pour permettre au concessionnaire de remédier au manquement ne peut, sauf cas d'urgence dûment motivé, être inférieur à 15 (quinze) 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 fixé par la mise en demeure et la réalisation satisfaisante par le 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, de son caractère éventuellement répété et des circonstances.

Le montant maximum de la pénalité est, sauf dispositions particulières prévues ci-après aux paragraphes 39.2 à 39.9, de 10 000 (dix mille) euros valeur septembre 2009 par jour de retard, actualisé à l'index TP01 au quatrième mois précédant la date d'échéance de la mise en demeure considérée.

Le cumul annuel des pénalités dues au titre du présent article 39.1 n'excède pas 500 000 (cinq cent mille) euros valeur 1<sup>er</sup> septembre 2009, actualisé de la même façon.

Le montant dû par le concessionnaire au concédant à titre de pénalité est versé dans un délai de 1 (un) mois à compter de la notification de la pénalité et porte, au-delà et de plein droit, intérêts au taux légal majoré de 4 (quatre) %. Les intérêts sont calculés sur une base journalière et sur la base d'une année de 365 (trois cent soixante-cinq) 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 et mesures coercitives dans les cas visés aux articles 39.2 à 39.8 ci-dessous et, sous réserves des dispositions de l'article 25 du cahier des charges, à l'article 39.9 ci-dessous. Sauf disposition contraire ci-dessous et préalablement à l'application d'une pénalité, le concédant notifie au concessionnaire par courrier recommandé avec avis de réception la pénalité encourue et son motif. Le concessionnaire dispose d'un délai fixé par ledit courrier et au minimum de 7 (sept) jours à compter de sa réception, pour faire valoir ses observations. Le cas échéant, le concédant notifie alors au concessionnaire la pénalité et son motif finalement retenue.

39.2. En cas de non-respect de la date de mise en service telle que définie à l'article 10.1 du cahier des charges, le concédant peut exiger du concessionnaire le versement, par jour de retard, une pénalité journalière d'un montant de :

10 000 (dix mille) euros pour les 120 (cent vingt) premiers jours.

20 000 (vingt mille) euros pour les 120 (cent vingt) jours suivants.

30 000 (trente mille) euros pour les jours suivants.

39.3. En cas de retard par rapport à l'une quelconque des dates des événements clés, mentionnées à l'article 8.3 du cahier des charges, le concédant peut exiger du concessionnaire, par jour de retard au-delà de 60 (soixante) jours, le versement d'une pénalité journalière de 15 000 (quinze mille) euros.

Il est déduit de ce montant le montant cumulé des pénalités journalières dues et versées au titre du présent article 39.3 en raison d'un retard sur une date clé antérieure. 100 (cent) % du montant cumulé des pénalités journalières découlant du présent article 39.3 vient, le cas échéant, en déduction du montant des pénalités journalières cumulées dues au titre de l'article 39.2 ci-dessus. Dans le cas où cette différence serait négative, le concédant reverse au concessionnaire le montant de cette différence, sans que celle-ci porte intérêt.

39.4. Jusqu'à la mise en service de l'autoroute, le concédant peut appliquer une pénalité d'un montant maximal de 25 000 (vingt cinq mille) euros par manquement, sans préjudice des montants mentionnés ci-dessus, en cas de non-respect des dispositions contractuelles rela-

tives à la conception et à la construction de l'ouvrage. Le montant de la pénalité est fixé en fonction de la gravité du manquement, de son caractère éventuellement répété et des circonstances de l'espèce. Peuvent en particulier être sanctionnés :

- tout non-respect des procédures de contrôle qualité décrites à l'annexe 11 au cahier des charges ;
- tout écart par rapport à une règle de l'art relative aux dispositions constructives. La pénalité maximale pour ce motif est de 120 000 (cent vingt mille) euros ;
- le non-respect d'une disposition relative à la protection de l'environnement en phase chantier, qu'elle soit réglementaire ou déduite d'un engagement de l'État. La pénalité maximale pour ce motif est de 15 000 (quinze mille) euros et peut être augmentée d'une astreinte journalière jusqu'à correction du manquement d'un montant maximal de 1 000 (mille) euros par jour à compter de la notification du manquement.

Lorsque le concédant estime qu'une non-conformité est susceptible d'entraîner l'application d'une pénalité, il le notifie au concessionnaire par courrier recommandé avec avis de réception précisant la ou les non-conformités reprochées et la ou les pénalités encourues. La motivation d'une non-conformité peut être apportée par tout moyen par l'État, et notamment :

- rapport d'un service technique de l'État ;
- procès-verbal d'un service de l'État en charge d'une mission de police spécifique, indépendamment des éventuelles suites pénales encourues par le concessionnaire ; ou
- attestation de l'autorité chargée du contrôle.

Le concessionnaire dispose d'un délai fixé par ledit courrier et au minimum de 15 (quinze) jours à compter de sa réception pour faire valoir ses observations et, le cas échéant, présenter les mesures correctrices qu'il envisage. À compter de la réception des observations du concessionnaire, le concédant dispose d'un délai de 2 (deux) mois pour :

- ne pas donner suite ;
- réserver l'application de la pénalité, dont le montant aura été le cas échéant adapté, à l'absence de mise en œuvre de mesures correctrices appropriées par le concessionnaire ; ou
- appliquer la pénalité, dont le montant aura été le cas échéant adapté.

Dans les deux derniers cas, le concédant adresse au concessionnaire un courrier précisant la ou les non-conformités retenues, le montant total de pénalités dues ou encourues et, le cas échéant, les mesures à mettre en œuvre et les délais assortis. L'application d'une pénalité n'exempte pas le concessionnaire de la mise en œuvre des mesures correctrices prescrites par le concédant.

39.5. Le montant cumulé des pénalités dues au titre des articles 39.2, 39.3 et 39.4 n'excède pas 18 (dix-huit) millions d'euros.

39.6. En cas d'interruption totale ou partielle de l'exploitation de l'autoroute ou de mise en place de restrictions de la circulation, à l'initiative du concessionnaire et en méconnaissance des dispositions des articles 14 à 16 du cahier des charges, le concédant peut exiger du concessionnaire le versement d'une pénalité d'un montant de 25 000 (vingt-cinq mille) euros, valeur septembre 2009 actualisé sur l'index TP01, par jour d'interruption (divisible par heures) ou de mise en œuvre des mesures de restrictions calculée à compter de la première heure d'interruption de la circulation ou de la mise en œuvre des mesures de restrictions.

39.7. Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 39.6 ci-dessus, en cas de non-respect par le concessionnaire des objectifs associés aux obligations de qualité de service définis à l'annexe 8 au cahier des charges, le concédant peut exiger du concessionnaire le versement de pénalités selon les modalités suivantes :

39.7.1. Objectifs de qualité de service portant sur l'exploitation.

Sont mesurés annuellement les indicateurs portant sur la viabilité hivernale (verglas sans précipitation, verglas avec précipitation, neige), la gêne en raison des travaux, le réemploi des matériaux naturels excavés, le taux d'agrégats réemployés dans les enrobés, le taux d'emploi de personnes rencontrant des difficultés sociales ou professionnelles particulières et la satisfaction des usagers.

Sont mesurés mensuellement les indicateurs portant sur le délai de retransmission de l'information relative à un événement sur la radio autoroutière, le délai de retransmission de l'information relative à un événement sur le(s) panneau(x) à message variable (PMV) concerné(s), la surveillance du réseau, la gêne au péage et l'intervention sur événement.

La pénalité encourue par manquement est d'un montant de 100 000 (cent mille) euros par an, valeur septembre 2009, pour les indicateurs relatifs à la viabilité hivernale (verglas sans précipitation, verglas avec précipitation, neige) et la gêne en raison des travaux.

La pénalité encourue par manquement est d'un montant de 150 000 (cent cinquante mille) euros par an, valeur septembre 2009, pour les indicateurs relatifs au réemploi des matériaux naturels excavés et au taux d'agrégats réemployés dans les enrobés.

La pénalité encourue par manquement est d'un montant de 25 000 (vingt-cinq mille) euros par an, valeur septembre 2009, pour les indicateurs relatifs au taux d'emploi de personnes rencontrant des difficultés sociales ou professionnelles particulières et à la satisfaction des usagers.

La pénalité encourue par manquement est d'un montant de 10 000 (dix mille) euros par mois, valeur septembre 2009, pour les indicateurs relatifs au délai de retransmission de l'information relative à un événement sur la radio autoroutière, au délai de retransmission de l'information relative à un événement sur le(s) panneau(x) à message variable (PMV) et à la gêne au péage.

La pénalité encourue par manquement est d'un montant de 20 000 (vingt mille) euros par mois, valeur septembre 2009, pour l'indicateur relatif à la surveillance du réseau.

La pénalité encourue par manquement est d'un montant de 30 000 (trente mille) euros par mois, valeur septembre 2009, pour l'indicateur relatif à l'intervention sur événement.

Ces montants sont actualisés à l'index TP01 à la date du dernier indice connu à la notification de ladite pénalité.

#### 39.7.2. Objectifs de qualité de service portant sur la conservation du patrimoine.

Les indicateurs correspondant portent sur l'état des chaussées, l'état des ouvrages d'art, la fonctionnalité des ouvrages d'art et la sécurité sur ouvrage.

Le montant de la pénalité applicable par manquement à l'un de ces objectifs est de 1 000 000 (un million) d'euros valeur septembre 2009 par an actualisé à l'index TP01 à la date du dernier indice connu à la notification de ladite pénalité. Cette pénalité est appliquée si le concessionnaire n'a pas pris les mesures nécessaires pour remédier à ce manquement dans les 6 (six) mois suivant la constatation du manquement. Cette pénalité est prise en compte à hauteur de 50 (cinquante) % dans le calcul du plafond annuel mentionné au paragraphe 39.7.3 ci-dessous.

#### 39.7.3. Plafonds de pénalisation et contrôle des résultats.

Le montant cumulé sur une année d'exploitation de toutes les pénalités pour manquement aux objectifs de performance ne peut pas excéder 2 000 000 (deux millions) d'euros valeur septembre 2009 actualisé à l'index TP01 à la date du dernier indice connu à la notification de la pénalité responsable de l'atteinte du plafond.

Le concessionnaire produit chaque année, dans le compte rendu d'exécution de la concession mentionné à l'article 33.3 du cahier des charges, les résultats des mesures des indicateurs mesurés annuellement. Le concessionnaire produit mensuellement, dans le compte rendu d'exploitation visé dans les documents mentionnés à l'article 21 du cahier des charges, les résultats des mesures des indicateurs mesurés mensuellement.

#### 39.7.4. Qualité de la mesure des indicateurs et du contrôle externe.

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

Le montant de la pénalité supplémentaire est de 200 000 (deux cent mille) euros valeur septembre 2009 actualisé à l'index TP01 à la date du dernier indice connu à la notification de ladite pénalité.

Cette pénalité supplémentaire n'est pas prise en compte dans le calcul du plafond annuel mentionné à l'article 39.7.3 ci-dessus.

39.8. En cas de non-respect par le concessionnaire des dispositions résultant des articles 21 ou 33 du cahier des charges, le concédant peut exiger du concessionnaire le versement d'une pénalité d'un montant de 10 000 (dix mille) euros valeur septembre 2009 par jour de retard actualisé à l'index TP01 à la date du dernier indice connu à la notification de ladite pénalité.

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

Ces dispositions s'appliquent notamment dans les cas suivants :

- tarifs ayant été mis en application par le concessionnaire sans transmission préalable aux ministres intéressés ;
- tarifs n'ayant pas respecté la procédure de dépôt prévue à l'article 25.7 du cahier des charges ;
- tarifs différents de ceux qui ont été transmis aux ministres intéressés ;
- tarifs ne respectant pas les obligations prévues à l'article 25 du cahier des charges.

## Article 40

### *Déchéance*

- 40.1. Le concédant peut, après avoir mis le concessionnaire en demeure de se conformer à ses obligations au titre du contrat de concession par lettre recommandée avec avis de réception, prononcer la déchéance du concessionnaire par décret en Conseil d'État, si le concessionnaire, sauf cas de force majeure :
- Retarde les travaux de réalisation de l'autoroute dans des proportions telles que la date prévue à l'article 10 du cahier des charges augmentée de 18 (dix-huit) mois n'est ou ne pourra en aucun cas être respectée ;
  - Interrompt durablement ou de manière répétée sa mission d'exploitation de l'autoroute ;
  - Ne produit pas ou ne maintient pas l'une des garanties prévues à l'article 31 du cahier des charges. Par dérogation aux articles 40.6 à 40.10 ci-dessous, la déchéance est prononcée sans indemnité au bénéfice du concessionnaire en cas de non-respect de l'obligation prévue à l'article 31.3 du cahier des charges.
- 40.2. Tout autre manquement éventuel du concessionnaire à ses obligations au titre du contrat de concession peut donner lieu à déchéance prononcée par le concédant dans les conditions prévues au présent article dès lors que ce ou ces manquements sont individuellement ou globalement d'une particulière gravité et compromettent la poursuite de la concession dans des conditions normales.  
La déchéance peut par ailleurs être prononcée dans les conditions prévues au présent article dès lors que sont méconnues les stipulations des parties 1 ou 2 de l'annexe 16 au cahier des charges relative à la composition et à la stabilité de l'actionnariat de la société concessionnaire et de la Société financière A 150.
- 40.3. 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, avec copie au représentant de l'agent des financements mentionné à l'article 23.1 du cahier des charges, de remédier au(x) manquement(s) dans un délai de 2 (deux) mois à compter de la réception de la mise en demeure. Si, à l'expiration de ce délai, le concessionnaire ne s'est pas conformé à ses obligations, le concédant peut prononcer la déchéance.
- 40.4. Au cas où il décide de prononcer la déchéance, le concédant en informe par tous moyens les représentants des établissements financiers créanciers du concessionnaire mentionnés à l'article 23.1 du cahier des charges. Le concédant sursoit à la prise d'effet de la déchéance pour permettre aux établissements financiers créanciers du concessionnaire, dans le respect de la législation et de la réglementation applicables, de proposer, dans un délai de 2 (deux) mois à compter de l'expiration du délai de mise en demeure prévu à l'article 40.3 ci-dessus, une entité substituée pour poursuivre l'exécution du contrat de concession.  
Si, à l'expiration de ce délai, les créanciers financiers n'ont pas proposé une telle entité substituée, ou si le concédant a refusé de donner son accord à la substitution, en raison notamment de garanties techniques et financières insuffisantes, la mesure de déchéance entre en vigueur à sa notification au concessionnaire, laquelle précise la date à laquelle le contrat prend effectivement fin, sans que cette date ne puisse excéder de 6 (six) mois la date de notification. Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 39 du cahier des charges, le concédant prend toutes mesures qu'il estime utiles pour assurer la continuité de l'exploitation.
- 40.5. Dans le cas de déchéance, il est procédé, dans les meilleurs délais, dans le respect de la législation et de la réglementation applicables, à la réattribution du contrat de concession, sans modification substantielle du contrat. La procédure de remise des offres dans le cadre de cette réattribution peut comporter deux phases.  
Le concédant peut initier la procédure de réattribution avant l'expiration du délai de 2 (deux) mois prévu à l'article 40.4 ci-dessus et y met un terme dès lors que les créanciers financiers du concessionnaire ont proposé au concédant une entité substituée approuvée par le concédant.  
La première phase est fondée sur un montant de mise à prix, qui est fixé par le ministre chargé de la voirie nationale, le concessionnaire entendu. Il est défini comme suit :
- si la déchéance est prononcée avant la mise en service de l'autoroute, ce montant est égal à la valeur des travaux réalisés à la date de notification de la déchéance et utiles à la poursuite du projet, déduction faite du montant des concours publics versés, des dépenses

nécessaires à la mise en sécurité des personnes et des biens, des coûts d'arrêt du chantier et des coûts de suppression des ouvrages inutiles à la poursuite du projet. Ce montant est majoré, le cas échéant, de la TVA au taux en vigueur ;

- si la déchéance est prononcée après la mise en service de l'autoroute, ce montant est déterminé sur la base d'une estimation, à la date de notification 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 prévus jusqu'à la fin de la concession, actualisés pour la durée restant à courir du contrat de concession. Le taux d'actualisation est 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, sont 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'à la notification de la déchéance ainsi que l'équilibre économique et financier de la concession. Cette évaluation est 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, et notamment en laissant un délai raisonnable aux candidats. À cette fin, si le déroulement de la procédure ou son environnement concurrentiel paraît insuffisant, le concédant peut saisir pour avis l'Autorité de la concurrence dans le cadre des dispositions de l'article L. 462-1 du code de commerce 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, supérieure ou égale au montant de mise à prix, toutes choses équivalentes par ailleurs.

Si aucune offre n'a été proposée ou n'est acceptable par le concédant en raison de conditions nouvelles entourant cette offre, la seconde phase de la procédure est conduite sans mise à prix. 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.

- 40.6. Le produit de la réattribution du contrat est versé par le nouveau concessionnaire au concédant, dans les trois mois à compter de la parution du décret en Conseil d'État approuvant la convention et le cahier des charges. Le concédant le reverse au concessionnaire déchu, dans un délai de 2 (deux) mois, déduction faite, sur justifications, des frais supportés par le concédant, afférents à l'attribution de la nouvelle concession.

Le montant versé au concessionnaire est diminué de toute somme versée antérieurement par l'État au titre de l'article 40.7 du cahier des charges.

- 40.7. Dans tous les cas, et indépendamment du montant relatif à la réattribution perçu par l'État et reversé au concessionnaire dans les conditions prévues par le premier alinéa de l'article 40.6, le montant de l'indemnité de déchéance versée au concessionnaire n'est pas inférieur à 80 (quatre-vingt) % de la somme du montant de l'encours restant dû des financements privés externes et des intérêts courus non payés au titre des financements privés externes, à l'exception de ceux relatifs à un retard imputable au concessionnaire, à la date de notification de la déchéance, diminuée de la somme de (i) la trésorerie disponible et (ii) tout actif portant intérêts (notamment les immobilisations financières) dans les comptes du concessionnaire à la date de notification de la déchéance et (iii) le solde positif de tous les comptes destinés au service de la dette ou affectés à la réalisation de l'objet de la concession en ce compris ceux affectés aux charges relatives aux grosses réparations.

Ce montant est, selon le cas, majoré ou minoré de 100 % des éventuels pertes justifiées ou gains liés à la rupture des instruments de couverture de taux spécifiques aux financements privés externes, que ces instruments soient internes ou externes, ceux-ci étant calculés au jour de ladite rupture. La minoration mentionnée ci-dessus n'est opérée que si la somme correspondante n'a pas déjà été directement reversée au concédant.

Quel que soit l'état d'avancement de la procédure de réattribution visée à l'article 40.5, le concédant verse le montant minimal de l'indemnité de déchéance visé aux alinéas précédents à la plus proche des deux dates entre la date de versement déterminée en application des stipulations de l'article 40.6 ci-dessus et la date tombant 12 (douze) mois à compter de la notification de la déchéance.

Pour les besoins de l'application du présent article 40.7, il est expressément convenu que la rupture des instruments de couverture de taux visés au présent article 40.7 intervient à l'initiative du concessionnaire au plus tôt à la date de notification de la déchéance et, à défaut, au plus tard, 2 (deux) jours ouvrés après la demande en ce sens du concédant.

En outre, les financements privés externes pris en compte sont les financements privés externes initiaux ou ceux mis, le cas échéant, en place, à la suite exclusivement du premier refinancement desdits financements privés externes dans les conditions prévues à l'annexe 18 au cahier des charges.

40.8. Dans tous les cas, et indépendamment du montant relatif à la réattribution perçu par l'État et reversé au concessionnaire dans les conditions prévues par le premier alinéa de l'article 40.6, le montant de l'indemnité de déchéance versée au concessionnaire ne peut être supérieur à 100 (cent) % de la somme du montant de l'encours restant dû des financements privés externes et des intérêts courus non payés au titre des financements privés externes, à l'exception de ceux relatifs à un retard imputable au concessionnaire, à la date de notification de la déchéance, diminuée de la somme de (i) la trésorerie disponible et (ii) tout actif portant intérêts (notamment les immobilisations financières) dans les comptes du concessionnaire à la date de notification de la déchéance et (iii) le solde positif de tous les comptes destinés au service de la dette ou affectés à la réalisation de l'objet de la concession, en ce compris ceux affectés aux charges relatives aux grosses réparations.

Ce montant est, selon le cas, majoré ou minoré de 100 (cent) % des éventuels pertes justifiées ou gains liés à la rupture des instruments de couverture de taux spécifiques aux financements privés externes, que ces instruments soient internes ou externes, ceux-ci étant calculés au jour de ladite rupture. La minoration mentionnée ci-dessus n'est opérée que si la somme correspondante n'a pas déjà été directement reversée au concédant.

40.9. Lorsque la somme versée par le concédant au titre de la déchéance est supérieure au produit de la réattribution prévue par l'article 40.6 au cahier des charges, ou lorsque le concédant verse une somme au titre de la déchéance avant la date de versement déterminée en application des stipulations de l'article 40, le concédant est automatiquement subrogé dans les droits du concessionnaire au titre des polices d'assurance ou bénéficie d'une délégation lui permettant d'obtenir le paiement des indemnités d'assurance dues mais non encore versées à cette date.

Il retient sur ces sommes tout montant qui lui resterait dû et reverse au concessionnaire déchu le reliquat à la plus tardive des deux dates entre la date de versement déterminée en application des stipulations de l'article 40.6 ci-dessus et la date tombant 1 (un) mois à compter de la perception des indemnités d'assurance.

Au titre du présent article, les polices d'assurance sont celles souscrites par le concessionnaire ou pour son compte.

40.10. Les conséquences financières, pour le concessionnaire, d'une obligation de reversement de TVA au Trésor public sont neutralisées à son bénéfice.

40.11. Lorsque le concessionnaire est redevable d'une somme en application des dispositions du présent article 40, il est convenu entre les parties que le concédant appelle l'une ou l'autre des garanties en vigueur en application de l'article 31 du cahier des charges, le montant ainsi appelé en vertu de cette garantie, effectivement versé et non contesté, venant en déduction des sommes dues au concédant.

40.12. En cas de déchéance résultant de la carence fautive du concessionnaire, le concédant peut réduire d'un montant qu'il détermine l'indemnité éventuellement due au concessionnaire, sans que ce montant puisse excéder 25 (vingt-cinq) % de l'indemnité éventuellement due au concessionnaire en application des dispositions du présent article. La carence fautive du concessionnaire est constituée lorsqu'il ressort des faits que le concessionnaire ou ses cocontractants se sont volontairement abstenus d'éviter la déchéance avec les moyens dont ils disposaient ou auraient dû raisonnablement disposer.

## TITRE VIII

### DISPOSITIONS DIVERSES

#### Article 41

##### *Cession du contrat de concession*

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

#### Article 42

##### *Cession de créances et sûretés*

42.1. Les créances de sommes d'argent dont le concédant est ou deviendrait redevable envers le concessionnaire en vertu de, ou en rapport avec, la concession, peuvent être cédées par le concessionnaire.

42.2. Le concédant convient de verser directement aux établissements financiers créanciers du concessionnaire (ou leur représentant) préalablement désignés par le concessionnaire, et à la demande de celui-ci, tout montant dont le concédant serait redevable envers lui sous réserve :

- (i) de la légalité d'un tel versement au bénéfice desdits tiers ;
- (ii) des exceptions de toutes natures que le concédant aurait été en droit d'opposer au concessionnaire dans le cadre du paiement de la créance concernée.

#### Article 43

##### *Jugement des contestations*

Les contestations qui s'élèveraient entre les parties, au sujet du contrat de concession, seront portées devant le tribunal administratif de Paris.

#### Article 44

##### *Frais de publication au Journal officiel et d'impression*

Les frais de publication au *Journal officiel* de la République française et d'impression du contrat de concession sont supportés par le concessionnaire.

#### Article 45

##### *Règles d'interprétation*

En cas de contradiction entre une disposition du cahier des charges et une disposition d'une annexe, les dispositions du cahier des charges prévaudront.

#### Article 46

##### *Annexes*

- Annexe 1. – Plan de situation.
- Annexe 2. – Tracé.
- Annexe 3. – Profil en long.
- Annexe 4. – Profils en travers.
- Annexe 5. – Systèmes d'échanges et limites de concession.
- Annexe 6. – Système de péage.
- Annexe 7. – Aire annexe.
- Annexe 8. – Centres d'entretien et d'intervention, réseau d'appel d'urgence, radio autoroutière, paramètres de l'exploitation, information en temps réel des usagers et données événementielles liées à la sécurité routière.
- Annexe 9. – Rétablissements de communications.
- Annexe 10. – Instructions applicables au projet et à sa réalisation.
- Annexe 11. – Maîtrise de la qualité.
- Annexe 12. – Impact environnemental et insertion du projet dans son environnement.
- Annexe 13. – Études et terrains remis au concessionnaire.
- Annexe 14. – Dossier des engagements de l'État.
- Annexe 15. – Calendrier prévisionnel de réalisation de l'autoroute.
- Annexe 16. – Composition et stabilité de l'actionnariat de la société concessionnaire et de la Société Financière A150.
- Annexe 17. – Liste des entreprises qui se sont groupées pour l'obtention de la concession.
- Annexe 18. – Plan de financement.
- Annexe 19. – Modèles de garantie à première demande.
- Annexe 20. – Modalités et calendrier de renouvellement, d'entretien et de maintenance de l'autoroute.
- Annexe 21. – Convention financière.
- Annexe 22. – Politique tarifaire.
- Annexe 23. – Assurances.

L'ensemble des pièces susmentionnées annexées au cahier des charges est consultable au ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, Arche de La Défense, paroi Sud, Paris-La Défense.