

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

Décret n° 2007-938 du 15 mai 2007 approuvant des avenants aux conventions passées, d'une part, entre l'Etat et la Société des autoroutes « Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes » (ESCOTA) et, d'autre part, entre l'Etat et la Société des autoroutes du sud de la France (ASF) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes, et aux cahiers des charges annexés à ces conventions

NOR : EQU0754466D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

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 ses articles 9 et 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 son chapitre IV ;

Vu le décret du 29 novembre 1982 approuvant la convention passée entre l'Etat et la Société des autoroutes Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (ESCOTA) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes, ensemble les décrets des 26 juin 1985, 20 décembre 1985, 10 novembre 1989, 12 avril 1991, 5 février 1993, 3 octobre 1995, 26 décembre 1997, 30 décembre 2000, 30 novembre 2001 et 1^{er} mars 2002 approuvant les avenants à cette convention et au cahier des charges annexé ;

Vu le décret du 7 février 1992 approuvant la convention passée entre l'Etat et la Société des autoroutes du sud de la France (ASF) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes, ensemble les décrets des 10 mai 1996, 18 novembre 1997, 26 décembre 1997, 29 décembre 1997, 30 décembre 2000, 30 novembre 2001, 1^{er} mars 2002, 26 août 2003, 29 juillet 2004 et du 5 novembre 2004 approuvant les avenants à cette convention et au cahier des charges annexé et la loi n° 2006-241 du 1^{er} mars 2006 relative à la réalisation de la section entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny de l'autoroute A 89 ;

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

Décète :

Art. 1^{er}. – Sont approuvés :

1. Le 11^e avenant à la convention passée entre l'Etat et la Société des autoroutes « Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes » (ESCOTA) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes approuvée par le décret du 29 novembre 1982 susvisé et au cahier des charges annexé à cette convention ;

2. Le 12^e avenant à la convention passée entre l'Etat et la Société des autoroutes du sud de la France (ASF) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes approuvée par le décret du 7 février 1992 susvisé et au cahier des charges annexé à cette convention.

Art. 2. – Les avenants mentionnés à l'article 1^{er} du présent décret et la liste des modifications apportées aux conventions de concession mentionnées au même article et aux cahiers des charges annexés à ces conventions font l'objet respectivement des annexes I et II du présent décret.

Art. 3. – Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer et le ministre délégué au budget et à la réforme de l'Etat, porte-parole du Gouvernement, 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 à Paris, le 15 mai 2007.

DOMINIQUE DE VILLEPIN

Par le Premier ministre :

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

*Le ministre des transports, de l'équipement,
du tourisme et de la mer,*
DOMINIQUE PERBEN

*Le ministre délégué au budget
et à la réforme de l'Etat,
porte-parole du Gouvernement,*
JEAN-FRANÇOIS COPÉ

ANNEXE I

ONZIÈME AVENANT À LA CONVENTION PASSÉE ENTRE L'ÉTAT ET LA SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES ESTEREL, CÔTE D'AZUR, PROVENCE, ALPES POUR LA CONCESSION DE LA CONSTRUCTION, DE L'ENTRETIEN ET DE L'EXPLOITATION D'AUTOROUTES APPROUVÉE PAR DÉCRET DU 29 NOVEMBRE 1982 ET AU CAHIER DES CHARGES ANNEXÉ À CETTE CONVENTION

Sous réserve de l'approbation du présent avenant par décret en Conseil d'Etat,

Entre :

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer agissant au nom de l'Etat, d'une part,

Et :

La Société des autoroutes Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (ESCOTA), société d'économie mixte dont le siège social est à Paris (15^e), 100, avenue de Suffren, représentée par M. Philippe-Emmanuel Daussy, président-directeur général, dûment accrédité, d'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

Article 1^{er}

L'article 1^{er} de la convention de concession passée entre l'Etat et la Société des autoroutes Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes est rédigé comme suit :

« Article 1^{er} »

Objet de la concession

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

1. L'autoroute A 8 entre Aix-Ouest (nœud A 8/A 51) et la frontière italienne, d'une longueur d'environ 206 kilomètres.

La section dénommée rocade sud d'Aix-en-Provence, située entre le nœud A 8/A 51 (limite de la concession de la société Autoroutes du Sud de la France) et le diffuseur d'Aix - Val-Saint-André (ex-Aix-Est), a été construite par l'Etat et remise au concessionnaire.

2. L'autoroute A 51 entre Aix-en-Provence-Nord et La Saulce, d'une longueur d'environ 130 kilomètres, y compris la déviation de Venelles.

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

3. L'autoroute A 52 entre Châteauneuf-le-Rouge (nœud A 8/A 52) et Aubagne-Sud (raccordement à l'autoroute A 50), d'une longueur d'environ 26 kilomètres.

Deux bretelles autoroutières se raccordent à l'autoroute A52 :

a) La bretelle d'Auriol (A 520), d'une longueur d'environ 3 kilomètres, dont le raccordement se situe au PR 16,6 de l'autoroute A 52 ;

b. La bretelle des Sollans (A 501), d'une longueur d'environ 2 kilomètres, reliant Aubagne-Nord (extrémité de l'autoroute A 501 non concédée) à l'autoroute A 52 au PR 21,2.

4. L'autoroute A 50 entre Aubagne-Sud (extrémité de l'autoroute A 50 non concédée) et Toulon-Ouest (ex-diffuseur du Pont-des-Gaux), d'une longueur d'environ 44 kilomètres.

5. L'autoroute A 57 entre Pierreronde (nœud A 57/A 570) et Le Cannet-des-Maures (nœud A 8/A 57), d'une longueur d'environ 45 kilomètres.

Les sections Pierreronde-Cuers-Sud (deux fois deux voies), d'une longueur d'environ 11 kilomètres, et Cuers-Sud-Cuers-Nord (une chaussée bidirectionnelle), d'une longueur d'environ 3 kilomètres, ont été construites par l'Etat et remises au concessionnaire. La seconde chaussée de la section Cuers-Sud-Cuers-Nord a été réalisée en seconde phase par la société concessionnaire.

6. L'autoroute A 500, dénommée Bretelle de Monaco, d'une longueur d'environ 3 kilomètres, dont le raccordement se situe au PR 207,4 de l'autoroute A 8. »

Article 2

Le présent avenant à la convention de concession, ensemble les modifications apportées au cahier des charges annexée à celle-ci et les nouvelles pièces annexées à ce dernier, entreront en vigueur à la date de leur approbation par décret en Conseil d'État.

Article 3

Les frais de publication au *Journal officiel* de la République française et d'impression du présent avenant, ensemble les modifications apportées au cahier des charges de la concession et les nouvelles pièces annexées à ce dernier, seront supportés par la société concessionnaire.

Fait à Paris, le 15 mai 2007.

Pour l'Etat :
*Le ministre des transports,
de l'équipement,
du tourisme et de la mer,*
DOMINIQUE PERBEN

Pour la Société des autoroutes
Esterel, Côte d'Azur,
Provence, Alpes :
Le président-directeur général,
P.-E. DAUSSY

MODIFICATIONS APPORTÉES AU CAHIER DES CHARGES ANNEXÉ À LA CONVENTION DE CONCESSION DE LA SOCIÉTÉ ESCOTA

Article 1^{er}

L'article 1^{er} est rédigé comme suit :

« Article 1^{er} »

Objet de la concession

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

1. L'autoroute A 8 entre Aix-Ouest (nœud A 8/A 51) et la frontière italienne, d'une longueur d'environ 206 kilomètres.

La section dénommée rocade sud d'Aix-en-Provence, située entre le nœud A 8/A 51, limite de la concession de la Société Autoroutes du sud de la France, et le diffuseur d'Aix - Val-Saint-André (ex-Aix-Est), a été construite par l'Etat et remise au concessionnaire.

2. L'autoroute A 51 entre Aix-en-Provence-Nord et La Saulce, d'une longueur d'environ 130 kilomètres (y compris la déviation de Venelles).

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

3. L'autoroute A 52 entre Châteauneuf-le-Rouge (nœud A 8/A 52) et Aubagne-Sud (raccordement à l'autoroute A 50), d'une longueur d'environ 26 kilomètres. Deux bretelles autoroutières se raccordent à l'autoroute A 52 :

a) La bretelle d'Auriol (A 520), d'une longueur d'environ 3 kilomètres, dont le raccordement se situe au PR 16,6 de l'autoroute A 52 ;

b) La bretelle des Sollans (A 501), d'une longueur d'environ 2 kilomètres, reliant Aubagne-Nord (extrémité de l'autoroute A 501 non concédée) à l'autoroute A 52 au PR 21,2.

4. L'autoroute A 50 entre Aubagne-Sud (extrémité de l'autoroute A 50 non concédée) et Toulon-Ouest (ex-diffuseur du Pont-des-Gaux), d'une longueur d'environ 44 kilomètres.

5. L'autoroute A 57 entre Pierreronde (nœud A 57/A 570) et Le Cannet-des-Maures (nœud A 8/A 57), d'une longueur d'environ 45 kilomètres.

Les sections Pierreronde-Cuers-Sud (2 x 2 voies), d'une longueur d'environ 11 kilomètres, et Cuers-Sud-Cuers-Nord (une chaussée bidirectionnelle), d'une longueur d'environ 3 kilomètres, ont été construites par l'État et remises au concessionnaire. La seconde chaussée de la section Cuers-Sud-Cuers-Nord a été réalisée en seconde phase par la société concessionnaire.

6. L'autoroute A 500, dénommée Bretelle de Monaco, d'une longueur d'environ 3 kilomètres, dont le raccordement se situe au PR 207,4 de l'autoroute A 8. »

Article 2

I. – Le tableau du 2.1 de l'article 2 est remplacé par le tableau suivant :

ÉCHANGEURS	VOIES RACCORDÉES (*) correspondant à la limite de la concession
<i>Autoroute A 8</i>	
Section Aix-en-Provence-Fréjus	
Aix-Pont-de-l'Arc.....	RN 8.
Aix-Val-Saint-André.....	Avenue Henri-Mauriat.
Fuveau.....	RN 7 (demi-diffuseur Ouest) et RN 96 (demi-diffuseur Est).
Pourrières.....	RN 7.
Saint-Maximin.....	RN 7.
Brignoles.....	RN 7.
Le Muy.....	RN 555 et RD 125.
Puget-sur-Argens.....	RN 7.
Fréjus-Ouest.....	Avenue Jean-Lachenaud (au sud d'A 8). Rue du Caporal-El-Hadj-Houidef (au nord d'A 8).
Section Fréjus-Nice	
Fréjus-Est.....	RD 37.
Les Adrets-de-l'Estérel.....	RD 37 et RD 837.
Mandelieu.....	RN 7.
La Bocca.....	Avenue de Saint-Exupéry.
Mougins.....	RN 285.
Antibes-Ouest.....	RD 35.
Antibes-Est.....	RD 35 (au sud d'A 8) RD 535 (au nord d'A 8).
Biot.....	RD 704.
Bouches-du-Loup.....	RD 241.
Villeeneuve-Loubet.....	RN 7.
Cagnes-sur-Mer.....	RD 336.
Saint-Laurent-du-Var.....	Boulevard Georges-Pompidou.
Section Nice-frontière italienne	
Nice-Promenade.....	RN 202.
Nice-Saint-Augustin.....	RN 222.
Nice-Saint-Isidore.....	RN 202.
Nice-Nord.....	Boulevard Paul-Reymond.
Nice-Est.....	Boulevard de l'Ariane (demi-diffuseur Ouest) et RD 2204 (demi-diffuseur Est).
La Turbie.....	RD 2204 a.
Roquebrune-Cap-Martin.....	RD 2564.
Menton.....	Corniche André-Tardieu.
<i>Autoroute A 52</i>	
Pas-de-Trêts.....	RN 96.
Pont-de-l'Etoile.....	RN 396.
Aubagne-Est (Nord).....	RD 2 (à l'ouest d'A 52) et RD 43c (à l'est d'A 52).
Aubagne-Est (Sud).....	RN 8 et RD 43 c.
<i>Autoroute A 520 (bretelle d'Auriol)</i>	
Auriol.....	RN 560.

ÉCHANGEURS	VOIES RACCORDÉES (*) correspondant à la limite de la concession
<p style="text-align: center;"><i>Autoroute A 501</i> (bretelle des Sollans)</p> Aubagne-Nord.....	RN 96.
<p style="text-align: center;"><i>Autoroute A 50</i></p> Carnoux..... La Bédoule-Nord..... La Bédoule-Sud..... Cassis..... La Ciotat..... Les Lecques..... Le Castellet..... Bandol..... Six-Fours..... Châteauvallon..... Toulon-Ouest.....	RD 559 a. RD 1. RD 559 a. RD 559 a. Avenue du Sarpolet. RD 559. RD 66 et RD 82. RD 559 b. RD 26. Chemin de Lagoubran. RD 559.
<p style="text-align: center;"><i>Autoroute A 51</i> Section Aix-Manosque</p> Aix-Les Platanes..... Venelles..... Meyrargues..... Pertuis..... Peyrolles..... Saint-Paul-lez-Durance..... Manosque.....	RN 96. RD 13 et RN 96. RN 96. RD 556 et RD 15. RN 96. RD 952. RD 907.
<p style="text-align: center;">Section Manosque-Sisteron</p> Les Brillanne..... Peyruis..... Aubignosc..... Sisteron-Sud.....	RD 4 b. RD 4 a. RN 85. RD 4.
<p style="text-align: center;">Section Sisteron-La Saulce</p> Sisteron-Nord..... La Saulce.....	RN 75 et RN 85. RN 85.
<p style="text-align: center;"><i>Autoroute A 57</i> Section Pierronde-Cuers</p> La Farlède..... Les Terrins..... Sainte-Christine..... Cuers-Sud.....	RD 554. RD 554. RN 97. RN 97.
<p style="text-align: center;">Section Cuers-Le Cannet-des-Maures</p> Cuers-Nord..... Carnoules..... Le Luc..... Le Cannet-des-Maures.....	RN 97 et RD 14. RN 97. RD 33. RN 7.
<p style="text-align: center;"><i>Autoroute A 500</i> (Bretelle de Monaco)</p> Laghet.....	Bretelle de La Turbie.
<p>(*) La détermination des voies raccordées est celle en vigueur avant le 1^{er} janvier 2007, date de décentralisation aux conseils généraux d'une partie du réseau des routes nationales.</p>	

II. – Le 3 du 2.2. de l'article 2 est remplacé par les alinéas suivants :

« 3. Biens propres :

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

III. – Après le 3 du 2.2. de l'article 2, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

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

Article 3

I. – Le tableau du 3.1 de l'article 3 est remplacé par le tableau suivant :

DÉSIGNATION DES SECTIONS	NOMBRE DE VOIES		VITESSE DE RÉFÉRENCE
	Pase définitive	Première phase	
<i>I.-Autoroute A 8</i>			
Rocade Sud d'Aix-en-Provence (nœud A8/A51-Aix-Val-Saint-André).....	2 x 3 voies sur 33,00 m	2 x 2 voies sur 33,00 m	140
Aix-Val-Saint-André-Châteauneuf-le-Rouge.....	2 x 3 voies sur 31,50 m	2 x 2 voies sur 31,50 m	100
Châteauneuf-le-Rouge-Saint-Maximin	2 x 3 voies sur 29,60 m	2 x 2 voies sur 25,50 m	100
Saint-Maximin-Brignoles.....	2 x 3 voies sur 31,50 m	2 x 2 voies sur 31,50 m	100
Brignoles-Le-Cannet-des-Maures.....	2 x 2 voies Sur 31,50 m	2 x 2 voies Sur 31,50 m	100
Le-Cannet-des-Maures-Puget-sur-Argens.....	2 x 3 voies sur 34,00 m	2 x 2 voies sur 34,00 m	100
Puget-sur-Argens-Villeneuve-Loubet.....	2 x 3 voies (profil variable)	2 x 2 voies (profil variable)	100
Villeneuve-Loubet-Cagnes-sur-Mer.....	2 x 3 voies sur 27,00 m	2 x 2 voies sur 27,00 m	100
Cagnes-sur-Mer-Nice Promenade	2 x 4 voies sur 34,00 m	2 x 4 voies sur 31,00 m	100
Nice Promenade-Nice-Saint-Augustin	2 x 3 voies sur 30,00 m	2 x 2 voies sur 30,00 m	100
Nice-Saint-Augustin-Nice-Saint-Isidore.....	2 x 3 voies sur 32,70 m	2 x 2 voies sur 26,50 m	100
Nice-Saint-Isidore-Nice-Est.....	2 x 2 voies (profil variable)	3 voies sur 13,00 m	80
Nice-Est-La Turbie	2 x 2 voies (profil variable)	3 voies sur 13,00 m	100
La Turbie-Roquebrune-Cap-Martin.....	2 x 2 voies (profil variable)	3 voies sur 13,00 m	80
Roquebrune-Cap-Martin-Frontière italienne	2 x 2 voies (profil variable)	2 x 2 voies (profil variable)	100
<i>II. – Autoroute A 52</i>			
Châteauneuf-le-Rouge-Pas-de-Trêts.....	2 x 2 voies sur 26,50 m	2 x 2 voies sur 26,50 m	100
Pas-de-Trêts-A 520 (bretelle d'Auriol).....	2 x 3 voies sur 29,60 m	2 x 2 voies sur 25,00 m	100
A6520-Pont-de-l'Etoile.....	2 x 4 voies sur 36,60 m	2 x 2 voies sur 30,50 m	100
Pont-de-l'Etoile-Bifurcation A 50/A 52	2 x 2 voies sur 26,50 m	2 x 2 voies sur 26,50 m	100
A 520 Bretelle d'Auriol (A52-Auriol)	2 x 2 voies sur 25,00 m	2 x 2 voies sur 25,00 m	100
A 501 Bretelle des Sollans (Les Sollans-Pont-de-l'Etoile).....	2 x 2 voies sur 25,00 m	2 x 2 voies sur 25,00 m	100
<i>III. – Autoroute A 50</i>			
Bifurcation A 50/A 52-La Ciotat.....	2 x 3 voies sur 29,00 m	2 x 2 voies sur 29,00 m	100
La Ciotat-Limite Bouches-du-Rhône / Var	2 x 3 voies sur 33,50 m	2 x 2 voies sur 33,50 m	100
Limite Bouches-du-Rhône / Var-Bandol	2 x 3 voies sur 32,00 m	2 x 2 voies sur 32,00 m	100
Bandol-Toulon-Ouest	2 x 3 voies sur 32,00 m	2 x 3 voies sur 32,00 m	100
Bretelle de la Ciotat Ouest.....	4 voies sur 19,50 m	4 voies sur 19,50 m	80
Bretelle de la Ciotat Est.....	3 voies sur 16,00 m	3 voies sur 16,50 m	80
			(avec un point singulier)
Bretelle des Lecques	3 voies sur 16,00 m	3 voies sur 16,00 m	80
Bretelle de Bandol	3 voies sur 16,00 m	3 voies sur 16,00 m	80
<i>IV. – Autoroute A 51</i>			
Rocade Nord d'Aix-en-Provence-Echangeur de Meyrargues ...	2 x 2 voies sur 27,00 m (28 m sur VSVL)	2 voies	100
Echangeur de Meyrargues-Pont Mirabeau.....	2 x 2 voies sur 27,00 m (28 m sur VSVL)	2 x 2 voies sur 27,00 m (28 sur VSVL)	120 (sauf dérogation dans le tunnel du pont Mirabeau)
Pont Mirabeau-Manosque.....	2 x 2 voies sur 27,00 m TPC 5 m BAU 3 m Berme 1 m	2 x 2 voies sur 27,50 m TPC 5 m BAU 3 m Berme 1 m	120
Manosque-Peyruis	2 x 2 voies sur 24 m à 26 m TPC variable de 3 à 5 m sauf chaussées décalées BAU 2,5 m Berme 0,75 à 1 m (sauf dérogations pour OANC)	2 x 2 voies sur 24 m à 26 m TPC variable de 3 à 5 m sauf chaussées décalées BAU 2,5 m Berme 0,75 à 1 m (sauf dérogations pour OANC)	100

DÉSIGNATION DES SECTIONS	NOMBRE DE VOIES		VITESSE DE RÉFÉRENCE
	Pase définitive	Première phase	
Peyruis-Sisteron-Nord.....	2 x 2 voies sur 24 m à 26 m TPC variable de 3 à 5 m sauf chaussées décalées BAU 2,5 m Berme 0,75 à 1 m (sauf dérogations opur OANC et tunnel de La Baume)	2 x 2 voies sur 24 m à 26 m TPC variable de 3 à 5 m sauf chaussées décalées BAU 2,5 m Berme 0,75 à 1 m (sauf dérogations opur OANC et tunnel de La Baume)	100
Sisteron-Nord-La Saulce.....	2 x 3 voies sur 33,00 m (l'élargissement à 2 x 3 voies ne sera réalisé que si le trafic dépasse 35 000 véhicules par jour en moyenne annuelle avant la fin de la concession)	2 x 2 voies sur 23,50 m à 25,50 m TPC variable de 3 à 5 m selon les zone BAU 3 m Berme 0,75 m (la largeur de la berme sera portée à 1 m en fonction des dispositifs de protections latérales)	100
<i>V. – Autoroute A 57</i>			
Pierrerronde-Cuers-Sud	2 x 2 voies (profil variable)	2 x 2 voies (profil variable)	80
Cuers-Sud-Cuers-Nord.....	2 x 2 voies sur 25,50 m TPC 5 m BAU 2,5 m Berme 0,75 m	2 x 2 voies sur 25,50 m TPC 5 m BAU 2,5 m Berme 0,75 m	100
Cuers-Nord-Le Cannel-des-Maures	2 x 2 voies sur 23,50 m TPC 3 m sauf chaussées décalées BAU 2,5 m Berme 0,75 m	2 x 2 voies sur 23,50 m TPC 3 m sauf chaussées décalées BAU 2,5 m Berme 0,75 m	100
<i>VI.-A 500 Bretelles de Monaco.....</i>	2 x 4 m entre A 8 et gare péage 3 x 3,50 m entre gare de péage et tête Nord tunnel, et entre tête Sud tunnel et raccordement à la RD 6007 ; en tunnel : voie montante 3 + 3,50 m voie descendante : 3,50 + BAU 2 m ; séparation centrale 0,50 m	2 x 4 m entre A 8 et gare péage 3 x 3,50 m entre gare de péage et tête Nord tunnel, et entre tête Sud tunnel et raccordement à la RD 6007 ; en tunnel : voie montante 3 + 3,50 m voie descendante : 3,50 + BAU 2 m ; séparation centrale 0,50 m	

II. – Le premier alinéa et le premier tableau du 3.3 de l'article 3 sont remplacés par l'alinéa et le tableau suivants :

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

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

Article 4

I. – Au premier alinéa du 4.1.a et au troisième alinéa du 4.2 de l'article 4, les mots : « B.52 » sont remplacés par : « A.50 ».

II. – Au deuxième alinéa du 4.3 de l'article 4, le mot : « président » est remplacé par les mots : « directeur général ».

Article 6

L'article 6 est rédigé comme suit :

« Article 6

Exécution des marchés de travaux
de fournitures et de service

Pour la passation de marchés de travaux dépassant le seuil de 2 millions d'euros HT et pour les marchés de fournitures et services dépassant le seuil de 240 000 euros HT, la société concessionnaire applique les règles prévues par le décret n° 2005-1742 du 30 décembre 2005 fixant les règles applicables aux marchés passés par les pouvoirs adjudicateurs mentionnés à l'article 3 de l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics, dans sa rédaction en vigueur à la date d'approbation du onzième avenant à la présente convention. La société concessionnaire ne peut se prévaloir de la notion d'entreprises groupées ou liées pour se dispenser d'une procédure de mise en concurrence.

On entend par entreprise groupée, toute entreprise qui s'est groupée avec la société concessionnaire pour obtenir la concession. On entend par entreprise liée à la société concessionnaire :

- toute entreprise dont les comptes annuels sont consolidés avec ceux de la société concessionnaire ;
- toute entreprise soumise directement ou indirectement à l'influence dominante de la société concessionnaire ;
- toute entreprise exerçant directement ou indirectement une influence dominante sur la société concessionnaire ;
- toute entreprise soumise à l'influence dominante d'une entreprise exerçant elle-même une influence dominante sur la société concessionnaire.

L'influence dominante est présumée lorsqu'une entreprise, directement ou indirectement, à l'égard d'une autre entreprise, détient la majorité de son capital ou dispose de la majorité des voix attachées aux parts émises par elle ou peut désigner plus de la moitié des membres de son organe d'administration, de direction ou de surveillance.

La liste exhaustive des entreprises groupées et liées à la société concessionnaire est communiquée à l'autorité concédante et mise à jour en fonction des modifications qui interviennent ultérieurement dans les liaisons entre les entreprises.

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

La société concessionnaire crée en son sein une commission des marchés. Cette commission, à laquelle est invité de droit un représentant de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, est composée en majorité de personnalités indépendantes et n'ayant aucun lien direct ou indirect avec des entreprises de travaux publics. Elle est chargée de définir les règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, de fournitures et de services, qui doivent préciser notamment que les personnalités siégeant à la commission ne peuvent, en tout état de cause, prendre part au vote s'ils ont un quelconque lien direct ou indirect avec les soumissionnaires concernés et de veiller au respect des procédures de passation et d'exécution de ces marchés en application du présent article.

Elle émet un avis sur l'attribution des marchés visés au premier alinéa. La société concessionnaire ne peut refuser de suivre l'avis de la commission des marchés que par une décision de son conseil d'administration ou, selon le cas, de son conseil de surveillance, soumise à l'ensemble des conditions définies par le code de commerce en ce qui concerne les conventions réglementées.

Si la société concessionnaire ne peut appliquer les modalités prévues à l'alinéa précédent pour des motifs d'urgence impérieuse liée notamment à la sécurité, incompatibles avec les délais exigés par la mise en œuvre des procédures prévues au présent article, elle adresse à la commission des marchés, préalablement à la conclusion du marché strictement nécessaire au règlement de la situation ou dans les trois mois suivant la conclusion dudit marché si la commission n'a pu être préalablement saisie, un rapport spécial justifiant l'urgence impérieuse. La commission des marchés, qu'elle ait été saisie préalablement ou postérieurement à la conclusion du marché, émet un avis transmis pour information au conseil d'administration ou, selon le cas au conseil de surveillance, puis à l'assemblée générale à l'occasion de la plus proche réunion. Les circonstances invoquées pour justifier l'urgence impérieuse doivent résulter d'événements imprévisibles pour la société et ne doivent en aucun cas lui être imputables.

Les règles internes définies par la Commission conformément au dixième alinéa, ainsi que la composition sont soumis à l'avis de la Commission nationale des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes instituée par le décret n° 2004-86 du 26 janvier 2004. La Commission des marchés de la société concessionnaire transmet également à la Commission nationale des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes l'ensemble des avis qu'elle rend sur l'attribution des marchés. Sous réserve des règles relatives aux secrets protégés, la Commission nationale des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes peut rendre publics ces avis et peut demander à consulter tout marché particulier.

La Commission établit un procès-verbal de ses travaux à l'issue de chacune de ses séances. La société concessionnaire transmet, avant le 30 avril de chaque année, le rapport d'activité annuel de la Commission des marchés à la Commission nationale des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Les frais de contrôle de la Commission nationale des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes sont à la charge de la société concessionnaire. »

Article 6 bis

Après l'article 6, il est inséré un article 6 bis rédigé comme suit :

« Article 6 bis

« Contrôle de l'exécution des marchés de travaux, de fournitures et de services

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 7

I. – Les 5^e et 6^e alinéas du 7.1 de l'article 7 sont remplacés par les deux alinéas suivants :

« Autoroute A 52/A 50 :

Section C : Châteauneuf-le-Rouge–Toulon, bretelle d'Auriol (A 520) et bretelle des Sollans (A 501). »

II. – Le 7.2.2 de l'article 7 est rédigé comme suit :

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

III. – Après le 7.4 de l'article 7, il est inséré un 7.5 ainsi rédigé :

« 7.5. Réalisation des investissements :

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

Le retard dans la réalisation de ces opérations de construction et d'élargissement est calculé section par section, tous les cinq ans à compter du 31 décembre 2006 inclus, en fonction des investissements effectivement réalisés et des dernières prévisions d'investissements jusqu'à la date de mise en service de chacune des opérations. Le retard est apprécié au regard des dates prévues au paragraphe 7.1 du présent cahier des charges pour les constructions programmées au paragraphe 7.1 et des dates définies à l'article 9 du présent cahier des charges pour les élargissements.

b) Pour chaque section dont la mise en service est retardée ou susceptible d'être retardée, l'avantage financier pour la société est égal à 84 % du différentiel d'investissements capitalisé au taux k1 jusqu'à l'échéance quinquennale du calcul de la compensation. Pour les opérations intégrées dans le présent cahier des

charges à la date du 11^e avenant, le taux k1 est égal à 6,5 %. Pour les opérations intégrées ultérieurement, le taux k1 est égal au coût de financement de l'Etat sur la durée la plus proche de celle de la concession restant à courir à la date d'intégration de l'opération majoré d'une prime de risque de 2,5 %.

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

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

c) La compensation globale est assurée comme suit :

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

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

Le montant de la compensation est calculé dans les deux mois qui précèdent la fin de chaque échéance quinquennale à compter du 31 décembre 2006 inclus. Il est exprimé en valeur décembre de l'année de l'échéance quinquennale en cours. La compensation interviendra au plus tard avant le 31 décembre de l'échéance suivante.

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

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

Article 9

Après le 9.3 de l'article 9, il est inséré un 9.4 ainsi rédigé :

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

- a) Elargissement de l'autoroute A 8 entre Châteauneuf-le-Rouge et Saint-Maximin : juin 2010 ;
- b) Elargissement de l'autoroute A 52 entre Pas-de-Trets et Pont de l'Etoile : mars 2013 ;
- c) Elargissement de l'autoroute A 8 entre Saint-Augustin et Saint-Isidore : décembre 2008 ;
- d) Elargissement de l'autoroute A 50 entre La Ciotat et Bandol : juin 2010 ; »

Article 12

Le 12.5 de l'article 12 est rédigé comme suit :

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

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

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

Article 13

L'article 13 est rédigé comme suit :

*« Article 13*Exploitation, entretien et maintenance
des ouvrages et installations

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

13.2. Information routière en temps réel des usagers

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

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

Article 14

L'article 14 est rédigé comme suit :

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

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

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

14.3. La société concessionnaire participe, sous la conduite de l'autorité coordinatrice compétente, à l'élaboration, au suivi et à la mise à jour des plans de gestion du trafic qui intéressent tout ou partie de son

réseau. En cas de déclenchement d'un ou plusieurs plans de gestion du trafic, elle se conforme sans délai, sous la conduite de l'autorité coordinatrice compétente, aux prescriptions qu'ils contiennent et met en œuvre toutes les mesures requises pour la gestion du trafic. Elle participe, dans les conditions définies dans les plans de gestion du trafic, à l'assistance aux usagers.

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

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

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

Article 15

L'article 15 est rédigé comme suit :

« Article 15

Interruptions et restrictions de la circulation

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

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

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

Article 19

L'article 19 est rédigé comme suit :

« Article 19

Ecoute des usagers et réclamations

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

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

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

Article 20

L'article 20 est rédigé comme suit :

« Article 20

Information routière. – Documents à produire par la société concessionnaire

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

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

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

Article 22

I. – Au 22.1.g de l'article 22, les mots : « Tronc commun A 52–B 52 » sont remplacés par les mots : « Section raccordement A 520–Pont-de-l'Etoile ».

II. – Au 22.3 de l'article 22, les mots : « B 52 » sont remplacés par : « A 52 et A 50 ».

Article 25

I. – Le dernier alinéa du 25.2.I de l'article 25 est rédigé comme suit :

« Au 1^{er} février 2007, le tarif kilométrique moyen applicable aux véhicules de classe 1 est de 7,757 centimes d'euros/km (HT), soit 9,278 centimes d'euros/km (TTC). »

II. – Le 25.2.II de l'article 25 est rédigé comme suit :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- classe 2 : véhicules ou ensembles de véhicules de hauteur totale comprise strictement entre 2 mètres et 3 mètres et de poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égal à 3,5 tonnes ;
- classe 3 : véhicules à deux essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes ;
- classe 4 : véhicules ou ensembles de véhicules à plus de deux essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes ;
- classe 5 : motos. »

III. – Le 25.6 de l'article 25 est rédigé comme suit :

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

La société concessionnaire est tenue de fournir à cet effet aux ministres intéressés tous les éléments d'information et de calcul nécessaires à la vérification de la bonne application des règles définies au présent paragraphe 25.6 et au contrat de plan et de la réglementation en vigueur. Elle est également tenue de répondre, dans le délai prescrit, à toute demande d'information complémentaire qui pourrait lui être adressée par les services intéressés.

Si les tarifs fixés par le concessionnaire ne sont pas considérés comme conformes aux règles définies par le présent article ou aux dispositions du contrat de plan, la société est mise en demeure, par lettre motivée d'un (ou des) ministre(s) intéressé(s), de modifier ses tarifs dans un délai qui ne peut excéder dix jours, ou d'apporter, dans ce délai, la preuve de leur régularité.

Le délai de quarante jours prévu au premier alinéa du présent paragraphe 25.6, suspendu à partir de la date d'envoi de la lettre motivée, reprend à compter de la réception des tarifs modifiés ou des éléments démontrant

la régularité des tarifs fixés par le concessionnaire. Cette procédure ne peut être mise en œuvre qu'une fois à l'occasion de chaque fixation de tarifs. A défaut d'accord, les tarifs sont fixés dans les conditions prévues à l'article 39 du présent cahier des charges.

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

IV. – Le 25.8 de l'article 25 est rédigé comme suit :

« 25.8. a) Les sections suivantes de l'autoroute A 8 sont libres de péage pour le trafic interne :

- Rocade Sud d'Aix-en-Provence (nœud A 8/A 51/échangeur d'Aix-Val-Saint-André) ;
- Mandelieu/La Bocca/Mougins ;
- Saint-Laurent-du-Var/Nice-Promenade/Nice-Saint-Augustin ;
- Nice-Nord/Nice-Est ;
- Roquebrune/Menton.

b) Les sections suivantes de l'autoroute A 50 sont libres de péage pour le trafic interne :

Les Lecques/Le Castellet ;

Six-Fours/Châteauvallon/Toulon-Ouest ;

c) La section de l'autoroute A 51 Aix-en-Provence/échangeur de Meyrargues est libre de péage pour le trafic interne.

d) La section de l'autoroute A 52/A 50 Aubagne-Est Nord/Carnoux/La Bédoule est libre de péage pour le trafic interne.

e) La section de l'autoroute A 57 Pierreronde/La Farlède/Les Terrins/Sainte-Christine/Cuers-Sud/Cuers-Nord est libre de péage pour le trafic interne. »

V. – Après le paragraphe 25.9 de l'article 25, il est inséré le paragraphe 25.10 rédigé comme suit :

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

Article 30

L'article 30 est rédigé comme suit :

« Article 30

Installations annexes

La société concessionnaire passe librement des contrats pour l'exploitation des installations annexes, par voie d'appel à la concurrence sauf exception dûment justifiée par le caractère principalement non lucratif de l'activité projetée, moyennant redevances entrant dans les produits de la concession.

L'exploitant est préalablement agréé par le ministre chargé de la voirie nationale, 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 les clauses substantielles du projet de contrat. Le projet de contrat est ensuite communiqué au ministre chargé de la voirie nationale qui dispose d'un délai d'un mois pour faire part de ses observations éventuelles.

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

Article 33

L'article 33 est rédigé comme suit :

« Article 33

Garanties

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 35

L'article 35 est rédigé comme suit :

« Article 35

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

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

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

- un plan de financement ;
- un compte de résultat ;
- un plan de trésorerie ;
- l'évolution des fonds propres et de la dette ;
- les soldes intermédiaires de gestion et ratios financiers suivants :
 - excédent brut d'exploitation ;
 - capacité d'autofinancement/investissement hors taxes ;
 - dettes financières/fonds propres ;
 - dettes financières/capacité d'autofinancement ;
 - ratio de couverture de la dette glissant sur 15 ans ;
 - fonds propres/investissements hors taxes ;
 - résultat net/chiffres d'affaires.

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

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

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

- les comptes sociaux et leurs annexes approuvés de la société concessionnaire ;
- les comptes consolidés et leurs annexes du groupe constitué par la société concessionnaire et l'ensemble de ses filiales ;
- les comptes sociaux et leurs annexes approuvés de toute société contrôlant la société concessionnaire ;
- le rapport d'activité du concessionnaire et les rapports des commissaires aux comptes pour l'année échue ;
- les comptes propres de la concession, dans les conditions prévues par la directive 80/723/CEE du 25 juin 1980 ;
- le compte rendu d'exécution de la concession pour l'année échue, qui comporte notamment le bilan des investissements réalisés, les données d'exploitation, y compris sur la qualité du service, et les opérations de maintenance et d'entretien par opération ;
- le programme des investissements à réaliser sur les cinq années ultérieures détaillé par opération.

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

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

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

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

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

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

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

Article 35 bis

Après l'article 35, il est inséré un article 35 bis rédigé comme suit :

« Article 35 bis

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

Article 38

L'article 38 est rédigé comme suit :

« Article 38

Rachat de la concession

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

En cas de rachat, le concessionnaire aura droit à une indemnité correspondant au préjudice subi par lui du fait de la résiliation et dont le montant net d'impôt dû au titre de sa perception et après prise en compte de toutes charges déductibles sera égal à la juste valeur de la concession reprise, estimée selon la méthode d'actualisation des flux de trésorerie disponibles, ces derniers étant pris après impôts.

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 39

L’article 39 est rédigé comme suit :

« Article 39

Pénalités. – Mesures coercitives

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ces dispositions s'appliquent notamment aux tarifs suivants :

- tarifs ayant été mis en application par la société concessionnaire sans dépôt préalable auprès des ministres intéressés ;
- tarifs ayant été appliqués par la société concessionnaire en méconnaissance de la procédure de dépôt prévu à l'article 25.6 du présent cahier des charges ;
- tarifs appliqués par la société concessionnaire différents de ceux qui ont été déposés auprès des ministres intéressés ;
- non-respect par la société concessionnaire des règles de fixation des tarifs prévues à l'article 25.

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

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

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

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

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

Article 42

L'article 42 est rédigé comme suit :

« Article 42

Cession de la concession. – Fusion

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

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

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

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

Article 47

I. – Dans la liste des pièces annexées au cahier des charges figurant à l'article 47, les rubriques « Autoroutes A 8, A et B 52 » et « Autoroutes A 52 et B 52 » sont remplacées par les rubriques suivantes :

« Autoroutes A 8, A 52 et A 50

Annexe n° 1 : Plan de financement ;

Annexe n° 2 : Prévisions de trafic (autoroute A 8).

Autoroutes A 52 et A 50

Annexe n° 1.d : Plan de financement de la section Châteauneuf-le-Rouge–Pas-de-Trêts (A 52) ;

Annexe n° 2 : Prévisions de trafic (A 52 et A 50) ;

Annexes A : Plans de situation (A 52 et A 50) ;

Annexes B : Tracés de l'autoroute (A 52 et A 50) ;

Annexes C : Profils en travers types (A 52 et A 50) ;

Annexes D : Instructions applicables au projet et dérogations ;

Annexes E : Documents indicatifs. »

II. – Après l'annexe E, il est ajouté une annexe G et une annexe H rédigées comme suit :

« ANNEXE G

DONNEES EVENEMENTIELLES LIEES À LA SECURITE ROUTIÈRE

CONTENU		SOURCES	DELAIS ET PERIODICITE de fourniture	OBJECTIF DE DIFFUSION
Événements trafic.	Bouchons. Ralentissements.	SCA-CIGT. Gendarmerie. Police.	En temps réel.	Diffuser les événements perturbants.
Accidents.	Accidents.	SCA-CIGT. Gendarmerie. Police.	En temps réel.	Diffuser tous les accidents sans restriction.
Incidents.	Obstacles sur chaussée. Inondation. Avalanche. Glissement de terrain...	SCA-CIGT. Gendarmerie. Police.	En temps réel.	Diffuser les incidents potentiellement dangereux.
Manifestation.	Manifestation (sociale, sportive, culturelle, commerciale).	SCA-CIGT. Gendarmerie. Police.	En prévisionnel et confirmation temps réel dès l'événement constaté.	Diffusion avec restriction en fonction du contexte.
Travaux.	Chantiers non courants avec gêne importante.	SCA-CIGT.	En prévisionnel et confirmation temps réel dès mise en place.	Diffuser uniquement les chantiers potentiellement dangereux ou perturbants (basculement, déviation, restriction de capacité...).

CONTENU		SOURCES	DELAIS ET PERIODICITE de fourniture	OBJECTIF DE DIFFUSION
Fermetures de voies et limitation d'accès.	Route coupée. Sortie fermée. Entrée fermée. Restriction catégorielle.	SCA-CIGT.	En prévisionnel et confirmation temps réel dès mise en place.	Diffusion sans restriction de ces fermetures non permanentes.
Etat de la route.	Neige au sol. Verglas.	SCA-CIGT.	En temps réel.	Diffusion sans restriction de ces conditions de circulation dangereuses niveaux C2, C3 et C4.
Visibilité inférieure à 200 m.	Brouillard. Fumée.	SCA-CIGT.	En temps réel si détecté.	Diffusion sans restriction.
Conditions de circulation.	Si disponibles : - indicateur de trafic (traficolor) ; - temps de parcours ; - comptages ; - ...	SCA-CIGT.	En temps réel.	Diffusion sans restriction.

« ANNEXE H

ÉCHÉANCIERS D'INVESTISSEMENTS DES OPÉRATIONS
POUR L'APPLICATION DE L'ARTICLE 7.5 DU CAHIER DES CHARGES

H.a) Elargissement de l'autoroute A8 entre Châteauneuf-le-Rouge et Saint-Maximin :

	2006 CUMUL	2007	2008	2009	2010
Coût des travaux (en millions d'euros HT valeur 2005)	16,0	39,3	38,2	24,8	10,8

H.b) Elargissement de l'autoroute A 52 entre Pas-de-Trets et Pont de l'Etoile :

	2006 CUMUL	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Coût des travaux (en millions d'euros HT valeur 2005).....	0,9	0,1	0,4	1,0	10,2	26,9	11,4	1,6

H.c) Elargissement de l'autoroute A 8 entre Saint-Augustin et Saint-Isidore :

	2006 CUMUL	2007	2008
Coût des travaux (en millions d'euros HT valeur 2005).....	10,4	13,5	6,3

H.d) Elargissement de l'autoroute A 50 entre La Ciotat et Bandol :

	2006 CUMUL	2007	2008	2009	2010
Coût des travaux (en millions d'euros HT valeur 2005)	1,4	2,1	39,4	10,3	1,3

ANNEXE II

DOUZIÈME AVENANT À LA CONVENTION PASSÉE ENTRE L'ÉTAT ET LA SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE (ASF) POUR LA CONCESSION DE LA CONSTRUCTION, DE L'ENTRETIEN ET DE L'EXPLOITATION D'AUTOROUTES APPROUVÉE PAR DÉCRET DU 7 FÉVRIER 1992 ET AU CAHIER DES CHARGES ANNEXÉ À CETTE CONVENTION

Sous réserve de l'approbation du présent avenant par décret en Conseil d'Etat,

Entre :

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer agissant au nom de l'Etat, d'une part,

Et :

La Société des autoroutes du sud de la France (ASF), société anonyme dont le siège social est à Paris (15^e), 100, avenue de Suffren, représentée par M. Jacques Tavernier, président-directeur général, dûment accrédité, d'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

Article 1^{er}

L'article 1^{er} de la convention de concession passée entre l'Etat et la Société des autoroutes du sud de la France pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes est modifié comme suit :

I. – Le 4 du 1.2 est remplacé par l'alinéa suivant :

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

II. – Au 1.2, il est ajouté après le 9 un alinéa ainsi rédigé :

« 10. Le pont de l'échangeur de Roques reliant l'ex-RN 234 à l'autoroute A 64 au niveau de Muret. »

III. – Au 1.3, il est ajouté après le 3 deux alinéas ainsi rédigés :

« 4. La section du contournement de Montauban de l'autoroute A 20 comprise entre le diffuseur n° 60 sur A 20 et le diffuseur n° 68 reliant A 20 et A 62, y compris les bretelles d'échangeur permettant le raccordement jusqu'au giratoire A 20/RD 820, d'une longueur de 16 km environ.

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

Article 2

Le présent avenant à la convention de concession, ensemble les modifications apportées au cahier des charges annexé à celle-ci et les nouvelles pièces annexées à ce dernier, entreront en vigueur à la date de leur approbation par décret en Conseil d'Etat.

Article 3

Les frais de publication au *Journal officiel* de la République française et d'impression du présent avenant, ensemble les modifications apportées au cahier des charges de la concession et les nouvelles pièces annexées à ce dernier, seront supportés par la société concessionnaire.

Fait à Paris, le 15 mai 2007.

Pour l'Etat :

*Le ministre des transports,
de l'équipement,
du tourisme et de la mer,*
DOMINIQUE PERBEN

Pour la Société des autoroutes
du sud de la France :

Le président-directeur général,
JACQUES TAVERNIER

MODIFICATIONS APPORTÉES AU CAHIER DES CHARGES ANNEXÉ À LA CONVENTION DE CONCESSION DE LA SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE (ASF)

Article 1^{er}

I. – Le 4 du 1.2 de l'article 1^{er} est rédigé comme suit :

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

II. – Après le 9 du 1.2 de l'article 1^{er}, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« 10. Le pont de l'échangeur de Roques reliant l'ex-RN 234 à l'autoroute A 64 au niveau de Muret. »

III. – Après le 3 du 1.3 de l'article 1^{er}, il est ajouté deux alinéas ainsi rédigés :

« 4. La section du contournement de Montauban de l'autoroute A 20 comprise entre le diffuseur n° 60 sur A 20 et le diffuseur n° 68 reliant A 20 et A 62, y compris les bretelles d'échangeur permettant le raccordement jusqu'au giratoire A 20/RD 820, d'une longueur de 16 km environ.

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

Article 2

I. – Le 3 du 2.2 de l'article 2 est rédigé comme suit :

« 3. Biens propres :

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

II. – Après le 3 du 2.2 de l'article 2, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

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

Article 3

I. – Le 3.1 de l'article 3 est rédigé comme suit :

« 3.1. Sous réserve du classement dans la voirie autoroutière des sections mentionnées aux paragraphes 1.3.2, 1.3.3 et 1.3.5 de l'article 1^{er} du présent cahier des charges, la longueur des autoroutes concédées à la société concessionnaire est de 2 727 kilomètres environ, compte tenu des sections déjà construites par l'Etat, d'une longueur de 142 kilomètres environ. »

II. – Les mentions du tableau du 3.2 de l'article 3 relatives à l'autoroute A 9 sont remplacées par les mentions suivantes :

AUTOROUTES	NOMBRE DE VOIES ET LARGEUR DE PLATE-FORME		VITESSE DE RÉFÉRENCE (km/h) ou catégorie
	Phase définitive	Première phase éventuellement	
A 9			
Perpignan Nord-Perpignan Sud	2 x 3 voies sur 31,60 m ; TPC 2,60m ; BAU 3 m.	2 x 2 voies sur 26 mètres.	140
Perpignan Sud-Le Boulou	2 x 3 voies sur 34 m ; TPC 5 m ; BAU 3 m.	2 x 2 voies sur 26 mètres.	140
Le Boulou-frontière espagnole	2 x 2 voies sur 26 m ; TPC et BAU de largeurs variables.		100

III. – Les mentions du tableau du 3.2 de l'article 3 relatives à l'autoroute A 63 sont remplacées par les mentions suivantes :

AUTOROUTES	NOMBRE DE VOIES ET LARGEUR DE PLATE-FORME		VITESSE DE RÉFÉRENCE (km/h) ou catégorie
	Phase définitive	Première phase éventuellement	
A 63			
Biriadou - Saint-Jean-de-Luz Sud.....	2 x 3 voies sur 30,50 mètres (TPC = 3,50 mètres).	2 x 2 voies sur 22,30 mètres.	80 au sud 100 au nord
Saint-Jean-de-Luz Sud - Biarritz La Négresse	2 x 3 voies sur 30,50 mètres (TPC = 3,50 mètres).	2 x 2 voies sur 25,00 mètres (PK 7.7 à 13.2) ou 23,00 mètres (PK 13.2 à 22).	100
Biarritz La Négresse - Bayonne Sud.....	2 x 3 voies sur 30,50 mètres.	2 x 2 voies sur 23,00 mètres (TPC 3,00 m).	100
Bayonne Sud - Bayonne Nord.....	2 x 3 voies sur 30,50 mètres.	2 x 2 voies sur 23,00 mètres (TPC 3,00 m).	100
Bayonne Nord-Ondres.....	2 x 3 voies sur 30,50 m.	2 x 2 voies sur 23,20 mètres (TPC 3,20 m).	100
Ondres - Saint-Geours-de-Maremne.....	2 x 2 voies sur 23,70 m.		100 jusqu'au PK 43.6 120 au-delà du PK 43.6

IV. – Les mentions du tableau du 3.2 de l'article 3 relatives à l'autoroute A 61 sont remplacées par les mentions suivantes :

AUTOROUTES	NOMBRE DE VOIES ET LARGEUR DE PLATE-FORME		VITESSE DE RÉFÉRENCE (km/h) ou catégorie
	Phase définitive	Première phase éventuellement	
A 62			
Labrède-Langon	2 x 3 voies sur 34 mètres ; TPC 5 mètres.	2 x 2 voies sur 27,50 mètres ; TPC 5 mètres.	140 km/h (sauf dérogations locales)
Langon-Agen	2 x 2 voies sur 26 mètres ; TPC 5 mètres ; BAU 2,50 mètres.	-	140 km/h (sauf dérogations locales)
Agen-Castelsarrasin	2 x 2 voies sur 26 mètres ; TPC 5 mètres ; BAU 2,50 mètres.	-	120 km/h (sauf dérogations locales)
Castelsarrasin-Montauban	2 x 2 voies sur 26,5 mètres ; TPC 5 mètres ; BAU 3 mètres.	-	140 km/h (sauf dérogations locales)
Montauban - Saint-Jory	2 x 3 voies sur 33,5 mètres ; TPC 5 mètres ; BAU 3 mètres.	2 x 2 voies sur 26,5 mètres ; TPC 5 mètres ; BAU 3 mètres.	140 km/h (sauf dérogations locales)
Saint-Jory - Toulouse	2 x 3 voies sur 34 mètres ; TPC 5 mètres ; BAU 3 mètres.	2 x 2 voies sur 27 mètres ; TPC 5 mètres ; BAU 3 mètres.	140 km/h (sauf dérogations locales)
A 61			
Toulouse (Le Palays) - Narbonne	2 x 3 voies sur 33,5 mètres ; TPC 5 mètres ; BAU 3 mètres.	2 x 2 voies sur 26,5 mètres ; TPC 5 mètres ; BAU 3 mètres.	140 km/h (sauf dérogations locales)

V. – Les mentions du tableau du 3.2 de l'article 3 relatives à l'autoroute A 87 sont complétées par les mentions suivantes :

AUTOROUTES	NOMBRE DE VOIES ET LARGEUR DE PLATE-FORME		VITESSE DE RÉFÉRENCE (km/h) ou catégorie
	Phase définitive	Première phase éventuellement	
A 87 (ex-RN 1160)			
Gâtignolles-La Monnaie	2 x 2 voies largeurs plate-forme, TPC et BAU variables.		A 80 (sauf dérogations locales)
A 87 (ex-RN 260)			
La Monnaie - Sorges	2 x 3 voies largeurs plate-forme, TPC et BAU variables.		A 100 (sauf dérogations locales)

VI. – Les mentions du tableau du 3.2 de l'article 3 relatives à l'autoroute A 20 sont complétées par les mentions suivantes :

AUTOROUTES	NOMBRES DE VOIES ET LARGEUR DE PLATE-FORME		VITESSE DE RÉFÉRENCE (km/h) ou catégorie
	Phase définitive	Première phase éventuellement	
A 20			
Contournement de Montauban entre le diffuseur n° 60 sur A 20 et le diffuseur n° 68 reliant A 20 et A 62, y compris les bretelles de l'échangeur permettant le raccordement jusqu'au giratoire A 20/RD 820.	2 x 2 voies largeurs plate-forme, TPC et BAU variables.		L 2 ICTAAL. 2000 entre le diffuseur n° 60 et le diffuseur n° 65 100 km/h entre le diffuseur n° 65 et le diffuseur n° 68 (sauf dérogations locales)

VII. – Les mentions du tableau du 3.4 de l'article 3 relatives aux autoroutes A 11, A 61, A 64, A 83, A 20 et A 87 sont remplacées par les mentions suivantes :

AUTOROUTES	ÉCHANGEURS		VOIES RACCORDÉES
	Première phase	Deuxième phase	
A 11			
	Le Mans Ouest (avec société Cofiroute)	Le Mans Sud	A 11 RD 309 et rocade Sud-Ouest du Mans RD 306 RD 859
	Sablé-La Flèche		
	Durtal		

AUTOROUTES	ÉCHANGEURS		VOIES RACCORDÉES
	Première phase	Deuxième phase	
	Seiches-sur-le-Loir Pellouailles - Les Vignes Entrée sur chaussée Sud-Nord à Angers (RN 23) ...		RD 766 RN 23 / RD 115 RN 23
A 61	Montgiscard Villefranche Castelnaudary Carcassonne Ouest Carcassonne Est Lézignan	Bram	Barreau de liaison entre RN 113 et RD 16 (à construire par CG31) RD 622 RD 6 RN 161 RN 113 Rocade Sud-Ouest de Bram RD 611
A 64	Mougerre-Bourg Mougerre-Elizaberry Brisous Urt Peyrehorade Salies-de-Béarn Orthez Artix Pau Soumoulou Tarbes Ouest Tarbes Est Tournay Capvern Lannemezan Montréjeau Saint-Gaudens Demi-diffuseur de Lestelle (orienté vers l'Est) Saint-Martory Boussens Martres-Tolosane	½ Guiche Lescar Morlaas	RD 936 RD 357 RD 21 RD 936 RD 261 RD 19 RD 30 RD 9 RN 117 RD 509 Avenue Sallenave RD 943 RN 117 Déviation de Juillan RN 117 RD 20 RN 117 RD 939 RN 117 RD 33 RN 117 RD 117 RN 117 RD 117 RN 117
A 83	La Cour-Neuve Montaigu Bournezeau Les Essarts Sainte-Hermine Fontenay-le-Comte Ouest Fontenay-le-Comte Oulmes Echiré La Crèche Bifurcation avec A 10	Aigrefeuille	RD 178 RD 117 Déviation Montaigu RD 948 RN 160 RN 137 RD 949 RD 938 <i>ter</i> RN 148 RD 743 RN 11 A 10
A 20	Nespouls Demi-diffuseur de Cressansac (orienté vers le Nord) Souillac Montfaucon Saint-Michel Lalbenque Caussade Montauban Nord Aussone ZI Nord		RN 20 RN 140 RD 703 RD 1 et RD 2 RN 20 RN 20 RN 20 RN 20 RD 820 RD 115

AUTOROUTES	ÉCHANGEURS		VOIES RACCORDÉES
	Première phase	Deuxième phase	
	Des Chaumes Beausoleil Sapiac La Molle Parages Le Moulis A62 - RN20		RD 8 RD 999 RD 21 Avenue de Toulouse-avenue d'Espagne RD 930 VC5 A 62/RD 820
A 87	La Singerie La Bouvinerie RN 147 Le Hanipet Boulevard d'Orves La Foucaudière La Monnaie Sorges Moulin-Marcillé Haute-Perche Grand-Clos Mûrs-Erigné Beaulieu-sur-Layon Chemillé Cholet Nord Cholet Sud Le Bocage Les Herbiers Bifurcation autoroutière La Roche-sur-Yon Est La Roche-sur-Yon Centre (route de Luçon) La Roche-sur-Yon Sud La Roche-sur-Yon Ouest		RN 23 RD 116 RN 147 RN 147 - Bd Birge - RD 61 Boulevard d'Orves Rue Saint-Léonard RN 260 RD 4 Accès à la ZA RD 748 RD 120 RN 160 RN 160 RD 961 RN 160 et RD 960 Projet de RN 249 RN 160 RD 755 A 87-A 83 Déviation RD 948 RD 746 RD 747 RN 160

Article 4

Au deuxième alinéa du 4.3 de l'article 4, le mot « président » est remplacé par les mots « directeur général ».

Article 6

L'article 6 est rédigé comme suit :

« Article 6

Exécution des marchés de travaux, de fournitures et de service

Pour la passation de marchés de travaux dépassant le seuil de 2 millions d'euros HT et pour les marchés de fournitures et services dépassant le seuil de 240 000 euros HT, la société concessionnaire applique les règles prévues par le décret n° 2005-1742 du 30 décembre 2005 fixant les règles applicables aux marchés passés par les pouvoirs adjudicateurs mentionnés à l'article 3 de l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics, dans sa rédaction en vigueur à la date d'approbation du douzième avenant à la présente convention. La société concessionnaire ne peut se prévaloir de la notion d'entreprises groupées ou liées pour se dispenser d'une procédure de mise en concurrence.

On entend par entreprise groupée, toute entreprise qui s'est groupée avec la société concessionnaire pour obtenir la concession. On entend par entreprise liée à la société concessionnaire :

- toute entreprise dont les comptes annuels sont consolidés avec ceux de la société concessionnaire ;
- toute entreprise soumise directement ou indirectement à l'influence dominante de la société concessionnaire ;

- toute entreprise exerçant directement ou indirectement une influence dominante sur la société concessionnaire ;
- toute entreprise soumise à l'influence dominante d'une entreprise exerçant elle-même une influence dominante sur la société concessionnaire.

L'influence dominante est présumée lorsqu'une entreprise, directement ou indirectement, à l'égard d'une autre entreprise, détient la majorité de son capital ou dispose de la majorité des voix attachées aux parts émises par elle ou peut désigner plus de la moitié des membres de son organe d'administration, de direction ou de surveillance.

La liste exhaustive des entreprises groupées et liées à la société concessionnaire est communiquée à l'autorité concédante et mise à jour en fonction des modifications qui interviennent ultérieurement dans les liaisons entre les entreprises.

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

La société concessionnaire crée en son sein une commission des marchés. Cette commission, à laquelle est invité de droit un représentant de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, est composée en majorité de personnalités indépendantes et n'ayant aucun lien direct ou indirect avec des entreprises de travaux publics. Elle est chargée de définir les règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, de fournitures et de services, qui doivent préciser notamment que les personnalités siégeant à la commission ne peuvent, en tout état de cause, prendre part au vote s'ils ont un quelconque lien direct ou indirect avec les soumissionnaires concernés et de veiller au respect des procédures de passation et d'exécution de ces marchés en application du présent article.

Elle émet un avis sur l'attribution des marchés visés au premier alinéa. La société concessionnaire ne peut refuser de suivre l'avis de la commission des marchés que par une décision de son conseil d'administration ou, selon le cas, de son conseil de surveillance, soumise à l'ensemble des conditions définies par le code de commerce en ce qui concerne les conventions réglementées.

Si la société concessionnaire ne peut appliquer les modalités prévues à l'alinéa précédent pour des motifs d'urgence impérieuse liée notamment à la sécurité, incompatibles avec les délais exigés par la mise en œuvre des procédures prévues au présent article, elle adresse à la commission des marchés, préalablement à la conclusion du marché strictement nécessaire au règlement de la situation ou dans les trois mois suivant la conclusion dudit marché si la commission n'a pu être préalablement saisie, un rapport spécial justifiant l'urgence impérieuse. La commission des marchés, qu'elle ait été saisie préalablement ou postérieurement à la conclusion du marché, émet un avis transmis pour information au conseil d'administration ou, selon le cas, au conseil de surveillance, puis à l'assemblée générale, à l'occasion de la plus proche réunion. Les circonstances invoquées pour justifier l'urgence impérieuse doivent résulter d'événements imprévisibles pour la société et ne doivent en aucun cas lui être imputables.

Les règles internes définies par la commission conformément au dixième alinéa, ainsi que la composition sont soumis à l'avis de la commission nationale des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes instituée par le décret n° 2004-86 du 26 janvier 2004. La commission des marchés de la société concessionnaire transmet également à la commission nationale des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes l'ensemble des avis qu'elle rend sur l'attribution des marchés. Sous réserve des règles relatives aux secrets protégés, la commission nationale des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes peut rendre publics ces avis et peut demander à consulter tout marché particulier.

La commission établit un procès-verbal de ses travaux à l'issue de chacune de ses séances. La société concessionnaire transmet, avant le 30 avril de chaque année, le rapport d'activité annuel de la commission des marchés à la commission nationale des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Les frais de contrôle de la commission nationale des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes sont à la charge de la société concessionnaire. »

Article 6 bis

Après l'article 6, il est inséré un article 6 bis rédigé comme suit :

« Article 6 bis

Contrôle de l'exécution des marchés de travaux, de fournitures et de services

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 7

I. – Les alinéas 1 à 19 du 7.1 intitulé « Définition du sectionnement et dates de mise en service » de l'article 7 sont rédigés comme suit :

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

a) Pour l'autoroute A 87 Angers–La Roche-sur-Yon :

– mise en service de la section La Roche-sur-Yon-Est–La Roche-sur-Yon-Ouest, avant le 31 décembre 2008 ;

– mise en service de la section Sorges–Murs-Erigné, avant le 30 juin 2012 ;

b) Pour l'autoroute A 89 Bordeaux–Clermont-Ferrand :

– mise en service de la section Thenon–Terrasson, avant le 30 juin 2008 ;

– mise en service de la section Brive Nord–Saint-Germain-les-Vergnes–dédoublage du RD 9, avant le 30 juin 2012 ;

– mise en service de la section A 71–A 72, cinq années après la publication du décret approuvant l'utilité publique ;

c) Pour le raccordement entre les autoroutes A 75 et A 9 : mise en service avant la plus tardive des deux dates suivantes : le 31 mars 2010 ou la date de mise en service par l'Etat du barreau de la Devèze ; »

II. – Les alinéas 22 et 23 du 7.1 de l'article 7 sont supprimés.

III. – Le 7.2 de l'article 7 est rédigé comme suit :

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

IV. – Après le 7.4 de l'article 7, il est ajouté un 7.5 ainsi rédigé :

« 7.5. Réalisation des investissements :

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

Le retard dans la réalisation de ces opérations de construction et d'élargissement est calculé section par section, tous les cinq ans à compter du 31 décembre 2006 inclus, en fonction des investissements effectivement réalisés et des dernières prévisions d'investissements jusqu'à la date de mise en service de chacune des opérations. Le retard est apprécié au regard des dates prévues au paragraphe 7.1 du présent cahier des charges pour les constructions programmées au paragraphe 7.1 et des dates définies à l'article 9 du présent cahier des charges pour les élargissements.

b) Pour chaque section dont la mise en service est retardée ou susceptible d'être retardée, l'avantage financier pour la société est égal à 84 % du différentiel d'investissements capitalisé au taux k1 jusqu'à l'échéance quinquennale du calcul de la compensation. Pour les opérations intégrées dans le présent cahier des charges à la date du 12^e avenant, le taux k1 est égal à 6,5%. Pour les opérations intégrées ultérieurement, le taux k1 est égal au coût de financement de l'Etat sur la durée la plus proche de celle de la concession restant à courir à la date d'intégration de l'opération majoré d'une prime de risque de 2,5 %.

Le montant du différentiel d'investissements est déterminé par différence entre la valeur actuelle nette de l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe Z au présent cahier des charges et la valeur actuelle

nette de l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées et le rythme prévisible des dépenses à réaliser jusqu'à la date de mise en service, dit échéancier recalé. Le calcul se fait en euros courants, à valeur globale d'investissements inchangée en euros constants. A ce titre, un coefficient multiplicateur est appliqué de façon uniforme aux montants annuels d'investissements de l'échéancier recalé. Ce coefficient multiplicateur est égal au rapport entre, d'une part, le montant total de référence des travaux en euros constants, tels que prévus dans le présent contrat et, d'autre part, le montant total des travaux également en euros constants, qui aura été réestimé lors du compte rendu d'exécution de la concession prévu à l'article 35.3 du présent cahier des charges. La valeur actuelle nette est calculée en prenant le taux k_1 tel que défini dans le présent article.

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

c) La compensation globale est assurée comme suit :

La société concessionnaire réalise en priorité des investissements supplémentaires non prévus au cahier des charges sur le réseau concédé pour un montant, actualisé au taux de k_2 , égal à la somme des avantages financiers, calculés conformément au *b* ci-dessus, pour l'ensemble des opérations faisant l'objet d'un retard. La nature et la programmation de ces investissements sont définies d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire. Le taux k_2 est égal au coût de financement de l'Etat sur la durée la plus proche de celle de la concession restant à courir à l'échéance quinquennale du calcul de la compensation majoré d'une prime de risque de 2,5 %.

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

Le montant de la compensation est calculé dans les deux mois qui précèdent la fin de chaque échéance quinquennale à compter du 31 décembre 2006 inclus. Il est exprimé en valeur décembre de l'année de l'échéance quinquennale en cours. La compensation interviendra au plus tard avant le 31 décembre de l'échéance suivante.

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

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

Article 9

Après le 9.3 de l'article 9, il est ajouté un 9.4 ainsi rédigé :

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

a) Dédoublage de l'autoroute A 9 entre Saint-Jean-de-Vedas et Vendargues : six années après la déclaration d'utilité publique ;

b) Elargissement de l'autoroute A 9 entre Perpignan et la frontière espagnole :

– section entre Perpignan Nord et Perpignan Sud : juin 2013 ;

– section entre Perpignan Sud et Le Boulou : décembre 2016 ;

c) Elargissement de l'autoroute A 63 entre Biriadou et Ondres :

– section entre Bayonne Sud et Bayonne Nord : décembre 2013 ;

– section entre Bayonne Nord et Ondres : décembre 2016 ;

d) Aménagements de l'autoroute A 64 entre Briscous et l'échangeur de Bayonne-Mousserolles de l'autoroute A 63 : quatre années après le classement dans la voirie autoroutière de cette section. »

Article 12

Le 12.12 de l'article 12 est rédigé comme suit :

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

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

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

Article 13

L'article 13 est rédigé comme suit :

*« Article 13**« Exploitation, entretien et maintenance
des ouvrages et installations*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

13.2. Information routière en temps réel des usagers.

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

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

Article 14

L'article 14 est rédigé comme suit :

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

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

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

14.3. La société concessionnaire participe, sous la conduite de l'autorité coordinatrice compétente, à l'élaboration, au suivi et à la mise à jour des plans de gestion du trafic qui intéressent tout ou partie de son

réseau. En cas de déclenchement d'un ou plusieurs plans de gestion du trafic, elle se conforme sans délai, sous la conduite de l'autorité coordinatrice compétente, aux prescriptions qu'ils contiennent et met en œuvre toutes les mesures requises pour la gestion du trafic. Elle participe, dans les conditions définies dans les plans de gestion du trafic, à l'assistance aux usagers.

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

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

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

Article 15

L'article 15 est rédigé comme suit :

« Article 15

Interruptions et restrictions de la circulation

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

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

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

Article 19

L'article 19 est rédigé comme suit :

« Article 19

Ecoute des usagers et réclamations

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

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

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

Article 20

L'article 20 est rédigé comme suit :

« Article 20

Information routière. – Documents à produire par la société concessionnaire

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

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

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

Article 25

I. – Le dernier alinéa du 25.2 (I) de l'article 25 est rédigé comme suit :

« Au 1^{er} février 2007, le tarif kilométrique moyen applicable aux véhicules de classe 1 est de 6,057 c €/km (HT), soit 7,245 c €/km (TTC). »

II. – Après le sixième alinéa du 25.2 (II) de l'article 25, il est inséré les deux alinéas suivants :

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

Pour les exercices 2008 à 2011, l'évolution des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 sera égale à 85 % du taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) majoré d'une hausse spécifique de 0,2 %.

III. – Les dixième à quinzième alinéas du 25.2 (II) de l'article 25 sont remplacés par les alinéas suivants :

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

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

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

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

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

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

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

IV. – Le 25.6 de l'article 25 est rédigé comme suit :

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

La société concessionnaire est tenue de fournir à cet effet aux ministres intéressés tous les éléments d'information et de calcul nécessaires à la vérification de la bonne application des règles définies au présent paragraphe 25.6 et au contrat de plan et de la réglementation en vigueur. Elle est également tenue de répondre, dans le délai prescrit, à toute demande d'information complémentaire qui pourrait lui être adressée par les services intéressés.

Si les tarifs fixés par le concessionnaire ne sont pas considérés comme conformes aux règles définies par le présent article ou aux dispositions du contrat de plan, la société est mise en demeure, par lettre motivée d'un (ou des) ministre(s) intéressé(s), de modifier ses tarifs dans un délai qui ne peut excéder dix jours, ou d'apporter, dans ce délai, la preuve de leur régularité.

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

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

V. – Après le *i* du 25.8 de l'article 25, il est ajouté deux alinéas ainsi rédigés :

« *j*) la section du contournement de Montauban de l'autoroute A 20 comprise entre le diffuseur n° 60 sur A 20 et le diffuseur n° 68 reliant A 20 et A 62 est libre de péage ;

k) Les sections entre Sorges et La Monnaie de la RN 260 et entre La Monnaie et Gatignolles de la RN 1160 sont libres de péage. »

VI. – Après le 25.9 de l'article 25, il est ajouté un 25.10 ainsi rédigé :

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

Article 30

L'article 30 est rédigé comme suit :

*« Article 30**Installations annexes*

La société concessionnaire passe librement des contrats pour l'exploitation des installations annexes, par voie d'appel à la concurrence sauf exception dûment justifiée par le caractère principalement non lucratif de l'activité projetée, moyennant redevances entrant dans les produits de la concession.

L'exploitant est préalablement agréé par le ministre chargé de la voirie nationale, 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 les clauses substantielles du projet de contrat. Le projet de contrat est ensuite communiqué au ministre chargé de la voirie nationale qui dispose d'un délai d'un mois pour faire part de ses observations éventuelles.

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

Article 33

L'article 33 est rédigé comme suit :

*« Article 33**Garanties*

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 35

L'article 35 est rédigé comme suit :

« Article 35

*Compte rendu d'exécution de la concession
et informations transmises au concédant*

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

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

- un plan de financement ;
- un compte de résultat ;
- un plan de trésorerie ;
- l'évolution des fonds propres et de la dette ;
- les soldes intermédiaires de gestion et ratios financiers suivants :
 - excédent brut d'exploitation ;
 - capacité d'autofinancement/investissement hors taxes ;
 - dettes financières/fonds propres ;
 - dettes financières/capacité d'autofinancement ;
 - ratio de couverture de la dette glissant sur 15 ans ;
 - fonds propres/investissements hors taxes ;
 - résultat net/chiffres d'affaires.

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

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

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

- les comptes sociaux et leurs annexes approuvés de la société concessionnaire ;
- les comptes consolidés et leurs annexes du groupe constitué par la société concessionnaire et l'ensemble de ses filiales ;
- les comptes sociaux et leurs annexes approuvés de toute société contrôlant la société concessionnaire ;
- le rapport d'activité du concessionnaire et les rapports des commissaires aux comptes pour l'année échue ;
- les comptes propres de la concession, dans les conditions prévues par la directive 80/723/CEE du 25 juin 1980 ;
- le compte rendu d'exécution de la concession pour l'année échue, qui comporte notamment le bilan des investissements réalisés, les données d'exploitation, y compris sur la qualité du service, et les opérations de maintenance et d'entretien par opération ;
- le programme des investissements à réaliser sur les cinq années ultérieures détaillé par opération.

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

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

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

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

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

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

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

Article 35 bis

Après l'article 35, il est inséré un article 35 bis rédigé comme suit :

« Article 35 bis

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

Article 38

L'article 38 est rédigé comme suit :

« Article 38

Rachat de la concession

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

En cas de rachat, le concessionnaire aura droit à une indemnité correspondant au préjudice subi par lui du fait de la résiliation et dont le montant net d'impôt dû au titre de sa perception et après prise en compte de toutes charges déductibles sera égal à la juste valeur de la concession reprise, estimée selon la méthode d'actualisation des flux de trésorerie disponibles, ces derniers étant pris après impôts.

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 39

L'article 39 est rédigé comme suit :

« Article 39

Pénalités. – Mesures coercitives

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

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

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

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

Le montant de la pénalité par jour de retard ne peut être supérieur, sauf dispositions particulières prévues ci-après aux paragraphes 39.2, 39.4 et 39.7 à 10 000 €. Il est appliqué à ce dernier montant un coefficient d'actualisation K_1 , où $K_1 = TP_n/TP_o$, TP_o étant la valeur pour le mois de février 2004 de l'index TP_{01} et TP_n la valeur de ce même index au quatrième mois précédant la date d'échéance de la mise en demeure considérée. Le montant cumulé, exprimé en valeur février 2004, versé au titre du présent paragraphe 39.1 ne pourra excéder 10 millions d'euros par an, actualisé au coefficient K_1 .

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

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

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

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

Ce montant est affecté du coefficient K_2 , où $K_2 = TP_n/TP_o$, TP_o étant la valeur pour le mois de février 2004 de l'index TP_{01} et TP_n la valeur de ce même index au quatrième mois précédant la date de mise en service telle que prévue à l'article 7.1.

Pour chacune des autoroutes ou sections d'autoroutes concernées, le montant cumulé, exprimé en valeur février 2004, versé au titre du présent paragraphe 39.2 ne pourra excéder 37 800 000 €, actualisé au coefficient K_2 .

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

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

39.4. En cas d'interruption totale ou partielle de la circulation en méconnaissance des dispositions des articles 13 à 15 du présent cahier des charges, le concédant peut exiger de la société concessionnaire le versement d'une pénalité, d'un montant au plus égal à 30 000 €, valeur février 2004, actualisé sur l'index TP_{01} par jour d'interruption (divisible par heures), calculée à compter de la première heure d'interruption de la circulation après le moment où la société concessionnaire aurait dû avoir rétabli la continuité de la circulation jusqu'à l'heure de son rétablissement.

Pour chacune des autoroutes ou sections d'autoroutes concernées, le montant cumulé sur une année, exprimé en valeur février 2004, versé au titre du présent paragraphe 39.4 ne pourra pas excéder 9 millions d'euros, actualisé sur l'index TP_{01} .

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

Ces dispositions s'appliquent notamment aux tarifs suivants :

- tarifs ayant été mis en application par la société concessionnaire sans dépôt préalable auprès des ministres intéressés ;
- tarifs ayant été appliqués par la société concessionnaire en méconnaissance de la procédure de dépôt prévu à l'article 25.6 du présent cahier des charges ;
- tarifs appliqués par la société concessionnaire différents de ceux qui ont été déposés auprès des ministres intéressés ;
- non-respect par la société concessionnaire des règles de fixation des tarifs prévues à l'article 25.

39.6. Pour l'application des dispositions du paragraphe 39.3, la société concessionnaire sera tenue de constituer, dans les cinq jours ouvrés suivant la réception du préavis adressé par le concédant par lettre recommandée avec accusé de réception, une garantie d'un montant égal à 30 % du montant des études, procédures et investissements restant à réaliser à cette date jusqu'à la mise en service de la section considérée, ce montant étant apprécié par le concédant au vu des éléments en sa possession, notamment en application de l'article 35 du présent cahier des charges. La garantie est produite au bénéfice du concédant sous la forme

d'une garantie à première demande émise par un établissement de crédit de premier rang agréé dans les conditions du troisième alinéa de l'article 100 du code des marchés publics, soit sous forme de tout autre mécanisme de garantie offrant des protections équivalentes pour l'Etat.

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

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

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

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

Article 42

L'article 42 est rédigé comme suit :

« Article 42

Cession de la concession. – Fusion

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

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

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

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

Article 47

I. – L'annexe 5 S est remplacée par une nouvelle annexe 5 S.

II. – Au 47.2 de l'article 47, il est ajouté après l'annexe X des annexes Y, Z, AA et AB ainsi rédigées :

« ANNEXE Y

DONNÉES ÉVÉNEMENTIELLES LIÉES À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

CONTENU		SOURCES	DÉLAIS ET PÉRIODICITÉ de fourniture	OBJECTIF DE DIFFUSION
Événements trafic.	Bouchons. Ralentissements.	SCA-CIGT. Gendarmerie. Police.	En temps réel.	Diffuser les événements perturbants.
Accidents.	Accidents.	SCA-CIGT. Gendarmerie. Police.	En temps réel.	Diffuser tous les accidents sans restriction.
Incidents.	Obstacles sur chaussée. Inondation. Avalanche. Glissement de terrain...	SCA-CIGT. Gendarmerie. Police.	En temps réel.	Diffuser les incidents potentiellement dangereux.
Manifestation.	Manifestation (sociale, sportive, culturelle, commerciale).	SCA-CIGT. Gendarmerie. Police.	En prévisionnel et confirmation temps réel dès l'événement constaté.	Diffusion avec restriction en fonction du contexte.

CONTENU		SOURCES	DÉLAIS ET PÉRIODICITÉ de fourniture	OBJECTIF DE DIFFUSION
Travaux.	Chantiers non courants avec gêne importante.	SCA-CIGT.	En prévisionnel et confirmation temps réel dès mise en place.	Diffuser uniquement les chantiers potentiellement dangereux ou perturbants (basculement, déviation, restriction de capacité...).
Fermetures de voies et limitation d'accès.	Route coupée. Sortie fermée. Entrée fermée. Restriction catégorielle.	SCA-CIGT.	En prévisionnel et confirmation temps réel dès mise en place.	Diffusion sans restriction de ces fermetures non permanentes.
Etat de la route.	Neige au sol Verglas.	SCA-CIGT.	En temps réel.	Diffusion sans restriction de ces conditions de circulation dangereuses niveaux C2, C3 et C4.
Visibilité inférieure à 200 m.	Brouillard. Fumée.	SCA-CIGT.	En temps réel si détecté.	Diffusion sans restriction.
Conditions de circulation.	Si disponibles : - indicateur de trafic (traficolor); - temps de parcours ; - comptages ; ...	SCA-CIGT.	En temps réel.	Diffusion sans restriction.

« ANNEXE Z

ÉCHÉANCIERS D'INVESTISSEMENTS DES OPÉRATIONS
POUR L'APPLICATION DE L'ARTICLE 7.5 DU CAHIER DES CHARGES

Z.1. Opérations de constructions.

Z.1 a) Pour l'autoroute A 87 Angers – La Roche-sur-Yon.

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

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

– pour la section Sorges – Mûrs-Erigné :

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Coût des travaux (en millions d'euros HT valeur 2001).....	0,3	10,8	18,5	9,1	8,4	3,3

Z.1 b) Pour l'autoroute A 89 Bordeaux – Clermont-Ferrand :

– pour la section Thenon – Terrasson – Brive Nord

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

– pour la section Brive Nord – Saint-Germain-les-Vergnes :

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Coût des travaux (en millions d'euros HT valeur 2001).....	0,5	0,8	4,9	35,6	38,6	41,4	9,4

Z.1 c) Pour le raccordement entre les autoroutes A 75 et A 9 :

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

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

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

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

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Coût des travaux (en millions d'euros HT valeur 2001).....	0,4	0,6	0,7	0,8	4,8	9,4	34,4	74,7	76,5	63,9	53,3

Z.2 b) Pour l'élargissement de l'autoroute A 9 entre Perpignan et la frontière espagnole.

– section Perpignan Nord et Perpignan Sud :

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

– section entre Perpignan Sud et Le Boulou :

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût des travaux (en millions d'euros HT valeur 2006).....	0,5	0	0	1	8	26	30	26	12

Z.2 c) Pour l'élargissement de l'autoroute A 63 entre Bariatou et Ondres.

– section Bayonne Sud / Bayonne Nord :

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

– section Bayonne Nord / Ondres :

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

Z.2 d) Pour l'aménagement de l'autoroute A 64 entre Briscous et l'échangeur de Bayonne-Mousserolles de l'autoroute A 63 :

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

ANNEXE AA

Autoroute A 20 : contournement de Montauban entre le diffuseur n° 60 sur A 20 et le diffuseur n° 68 reliant A 20 et A 62, y compris les bretelles d'échangeur permettant le raccordement jusqu'au giratoire A 20/RD 830 :

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

ANNEXE AB

Autoroute A 87 : section comprise entre l'échangeur de Sorges et l'échangeur de Gâtignolle :

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