

### Services extérieurs du Trésor.

Par arrêté du Premier ministre, du ministre de l'économie et des finances et du ministre de l'équipement et du logement en date du 1<sup>er</sup> avril 1971, M. Depret (Joseph), inspecteur principal du Trésor, est placé en service détaché, pour une période maximum de cinq ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1971, pour exercer les fonctions d'agent comptable du port autonome de Strasbourg (Bas-Rhin).

### Services des laboratoires.

Par arrêté du ministre de l'économie et des finances en date du 5 avril 1971, M. Martin (Paul-René), ingénieur en chef de laboratoire de classe territoriale à Lyon, a été admis, à compter du 25 juillet 1971, à faire valoir ses droits à la retraite par application des dispositions des articles L. 4 (1<sup>er</sup>) et L. 24-1 (1<sup>er</sup>) du code des pensions civiles et militaires de retraite.

Par arrêté du ministre de l'économie et des finances en date du 6 avril 1971, M. Jans (Victor), chef du service technique des laboratoires, a été admis, à compter du 20 avril 1971, à faire valoir ses droits à la retraite par application des dispositions des articles L. 4 (1<sup>er</sup>) et L. 24-1 (1<sup>er</sup>) du code des pensions civiles et militaires de retraite.

### Règlement particulier des tranches du Prix d'Amérique et du prix du Président de la République de la loterie nationale 1971.

Rectificatif au *Journal officiel* du 5 janvier 1971 : page 148, § 5.4.1, au lieu de : « Lots de 700 F, 500 F, 400 F ou 370 F », lire : « Lots de 700 F, 500 F, 400 F ou 270 F »

## MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE

### Budget du centre national des œuvres universitaires et scolaires.

Par arrêté en date du 25 mars 1971, le budget du centre national des œuvres universitaires et scolaires est arrêté en recettes et en dépenses à la somme nette de 281.444.448 F.

## MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DU LOGEMENT

Décret du 5 avril 1971 approuvant la convention de concession en vue de la construction et de l'exploitation des autoroutes A 41 Grenoble—Scientrier, A 43 Lyon—Chambéry et Montmélian—Pont-Royal, A 48 Bourgoin—Grenoble et A 49 Grenoble—Valence.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'économie et des finances et du ministre de l'équipement et du logement,

Vu la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes, modifiée notamment par le décret n° 70-398 du 12 mai 1970 ;

Vu l'article 36 du cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français ;

Vu en date du 18 juin 1970 la lettre de la Société nationale des chemins de fer français de laquelle il résulte que celle-ci a été consultée ;

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

Décède :

Art. 1<sup>er</sup>. — Sont approuvés :

1. La convention passée le 15 mars 1971 entre l'Etat, d'une part, et, d'autre part, les sociétés ci-après désignées, agissant conjointement et solidairement :

- La Compagnie française d'entreprises ;
- La Société Citra-France ;
- La Société S. P. I. E., Batignolles ;
- La Société chimique de Gerland ;
- Les Entreprises Campenon-Bernard ;

La Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics ;  
La Société chimique routière et d'entreprise générale,  
et les banques ci-après désignées :

- Banque de Suez et de l'union des mines ;
- Banque de l'union européenne ;
- Banque de l'union parisienne C. F. C. B.,

en vue de la concession, à une société anonyme, à constituer par lesdites sociétés et banques, de la construction et de l'exploitation des autoroutes A 41 Grenoble—Scientrier, A 43 Lyon—Chambéry et Montmélian—Pont-Royal, A 48 Bourgoin—Grenoble et A 49 Grenoble—Valence.

2. Le cahier des charges annexé à ladite convention.

Un exemplaire de la convention et du cahier des charges restera annexé au présent décret.

Art. 2. — Le ministre de l'économie et des finances et le ministre de l'équipement et du logement 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 5 avril 1971.

JACQUES CHABAN-DELMAS.

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'équipement et du logement,  
ALBIN CHALANDON.

Le ministre de l'économie et des finances,  
VALÉRY GISCARD D'ESTAING.

### CONVENTION DE CONCESSION

Sous réserve de l'approbation de la présente convention par décret en Conseil d'Etat :

Entre le ministre de l'équipement et du logement, agissant au nom de l'Etat,

D'une part, et

Les sociétés ci-après désignées, agissant conjointement et solidairement :

- La Compagnie française d'entreprises, S. A. au capital de 37.520.500 F, dont le siège social est à Paris (16<sup>e</sup>), 31-37, boulevard de Montmorency, représentée par M. Lucien Chadenson ;
  - La Société Citra-France, S. A. au capital de 21 millions de francs, dont le siège social est à Paris (8<sup>e</sup>), 16, boulevard Malesherbes, représentée par M. Max Tourasse ;
  - La Société S. P. I. E.-Batignolles, S. A. au capital de 55 millions de francs, dont le siège social est à Paris (8<sup>e</sup>), 11, rue d'Argenson, représentée par M. Paul Royer ;
  - La Société chimique de Gerland, S. A. au capital de 15 millions de francs, dont le siège social est à Lyon (2<sup>e</sup>), 49, rue de la République, représentée par M. Jean Courbier ;
  - La Société Campenon-Bernard-Europe, S. A. au capital de 25 millions de francs, dont le siège social est à Paris (8<sup>e</sup>), 42, avenue de Friedland, représentée par M. Jacques Donnedieu de Vabres ;
  - La Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics, S. A. au capital de 14.200.000 F, dont le siège social est à Paris (8<sup>e</sup>), 10, rue Cambacérés, représentée par M. Jacques Rigal ;
  - La Société chimique, routière et d'entreprise générale, S. A. au capital de 38.375.000 F, dont le siège social est à Paris (5<sup>e</sup>), 19, rue Broca, représentée par M. Jean-Pierre Bussière,
- De seconde part, et

Les banques ci-après désignées :

- Banque de Suez et de l'union des Mines, S. A. au capital de 39.047.500 F, dont le siège social est à Paris (8<sup>e</sup>), 44, rue de Courcelles, représentée par M. Jacques Frances ;
- Banque de l'union européenne, S. A. au capital de 100 millions de francs, dont le siège social est à Paris (2<sup>e</sup>), 4, rue Gaillon, représentée par MM. Jean de Dreuzy et Vincent Hollard ;
- Banque de l'union parisienne C. F. C. B., S. A. au capital de 80.002.500 F, dont le siège social est à Paris (9<sup>e</sup>), 6-8, boulevard Haussmann, représentée par M. Emmanuel Lamy,

De troisième part,

il a été convenu de ce qui suit :

Article 1<sup>er</sup>.

Les sociétés et les banques ci-dessus désignées s'engagent à constituer dans un délai de deux mois à dater de la notification qui leur sera faite de l'approbation de la présente convention, une société anonyme soumise à la législation française dénommée ci-après « la société concessionnaire » et qui sera chargée, sous réserve de l'approbation de ses statuts par le ministre de l'équipement et du logement et le ministre de l'économie et des finances, de l'exécution des opérations prévues par la présente convention.

Toute modification aux statuts après l'agrément, sauf celles résultant de la loi, ou des effets d'une augmentation de capital, devra recueillir l'accord préalable de ces ministres.

## Article 2.

Sous réserve des dispositions des décrets 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 ladite société concessionnaire :

La construction et l'exploitation d'un ensemble d'autoroutes comportant :

- Une liaison Lyon (Rhône)—Chambéry (Savoie) avec un embranchement desservant le futur aéroport de Satolas ;
- Une liaison Lyon (Rhône)—Grenoble (Isère) ;
- Une liaison Grenoble (Isère)—Chambéry (Savoie)—Annecy (Haute-Savoie)—Scientrier (Haute-Savoie) avec un embranchement de Montmélian (Savoie) à Pont-Royal (Savoie) ;
- Une liaison Grenoble (Isère)—Valence (Drôme).

La construction et l'exploitation des ouvrages et installations annexes.

La concession s'étend aux sections suivantes déjà construites par l'Etat :

- Saint-Egrève (Isère)—Pont-de-Veurey (Isère).
- Meylan (Isère)—Le Touvet (Isère) réalisée sur une chaussée seulement.

La réalisation des sections col d'Evires (Haute-Savoie)—Scientrier (Haute-Savoie), Voreppe (Isère)—Valence (Drôme), Arbin (Savoie)—Pont-Royal (Savoie) et de l'embranchement desservant le futur aéroport de Satolas est soumise à certaines conditions détaillées au cahier des charges et ces sections sont appelées « sections conditionnelles ».

## Article 3.

La société concessionnaire s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, toutes les études, procédures, travaux et opérations financières se rapportant à la présente concession dans les conditions prévues au cahier des charges et sur la base des documents annexés audit cahier.

## Article 4.

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

4.2. Dans le cas de réalisation par la société concessionnaire de la liaison Voreppe—Valence, l'Etat s'engage à réaliser ou à faire réaliser soit la branche Sud du contournement de Valence par l'autoroute A 7 depuis l'extrémité côté Valence de la section conditionnelle prévue dans la concession Voreppe—Valence jusqu'à l'autoroute A 7 actuelle au Sud de Valence, soit une liaison par voie express entre la section conditionnelle et l'autoroute A 7 au Sud de Valence. Ce débouché sera mis en service au plus tard à la date qui sera fixée en application du cahier des charges pour la mise en service de la section Romans—Valence de l'autoroute Voreppe—Valence.

4.3. L'Etat s'engage à réaliser :

A Lyon dans le délai de trois ans à dater de l'approbation de la concession le prolongement de la A 43 dans Lyon jusqu'au boulevard périphérique actuel (C. D. 3), inclus échangeur correspondant, sous forme d'une autoroute à deux fois trois voies ;

A Pont-Royal la part lui incombant d'après le cahier des charges du raccordement de l'autoroute concédée avec la R. N. 90 ;

A Saint-Egrève dans le délai de trois ans à dater de l'approbation de la concession les bretelles Sud de l'échangeur de Saint-Egrève et le raccordement avec la R. N. 75 ;

A Chambéry dans la solution S, telle qu'elle est définie par l'article 12.6 du cahier des charges, une voie express urbaine à deux fois deux voies, selon le tracé et aux dates précisées audit cahier des charges et à ses annexes.

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

## Article 5.

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

A titre d'avances remboursables, des terrains déjà acquis et des ouvrages déjà réalisés comme il est dit à l'article 4.1 ci-dessus ;

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

Les avances consenties par l'Etat, ainsi que les fonds de concours versés par les collectivités publiques locales, pour les sections déjà construites : Saint-Egrève—Pont-de-Veurey et Meylan—Le Touvet, leur seront remboursés dans les conditions définies par le cahier des charges.

## Article 6.

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

## Article 7.

La présente convention et le cahier des charges annexé entreront en vigueur dès leur approbation par décret rendu en Conseil d'Etat. Toutes les dates figurant dans le cahier des charges seront reportées d'un délai égal à celui écoulé entre le 1<sup>er</sup> février 1971 et la date effective d'approbation.

## Article 8.

Les frais de publicité et d'insertion au *Journal officiel* de la présente convention et du cahier des charges annexé seront supportés par le groupement ci-dessus désigné.

Fait à Paris, le 15 mars 1971.

Pour l'Etat :

Le ministre de l'équipement et du logement,  
ALBIN CHALANDON.

Compagnie française d'entreprise,  
LUCIEN CHADENSON.

Société Citra-France,  
MAX TOURASSE.

Société S. P. I. E. Batignolles,  
PAUL ROYER.

Société chimique de Gerland,  
JEAN COURBIER.

Société Campenon Bernard Europe,  
JACQUES DONNEDIEU DE VABRES.

Société française d'entreprises de dragages  
et de travaux publics,  
JACQUES RIGAL.

Société chimique, routière et d'entreprise générale,  
JEAN-PIERRE BUSSIÈRE.

Banque de Suez et de l'union des mines,  
JACQUES FRANCES.

Banque de l'union européenne,  
JEAN DE DREUZY et VINCENT HOLLARD.

Banque de l'union parisienne C. F. C. B.,  
EMMANUEL LAMY.

## CAHIER DES CHARGES

TITRE I<sup>er</sup>

## OBJET ET NATURE DE LA CONCESSION

Article 1<sup>er</sup>.

## Objet de la concession.

1.1. Sous réserve des dispositions des décrets à intervenir portant déclaration d'utilité publique, le présent cahier des charges s'applique à la construction, à l'entretien et à l'exploitation d'un ensemble d'autoroutes comportant :

Une liaison Lyon (Rhône)—Chambéry (Savoie) avec un embranchement desservant le futur aéroport de Satolas.  
Une liaison Lyon (Rhône)—Grenoble (Isère) comportant entre Lyon et Bourgoin (Rhône) un tronçon commun avec la précédente liaison.

Une liaison Grenoble (Isère)—Chambéry (Savoie)—Annecy (Haute-Savoie)—Scientrier (Haute-Savoie) avec un embranchement de Montmélian (Savoie) à Pont-Royal (Savoie).

Une liaison Grenoble (Isère)—Valence (Drôme) comportant entre Grenoble et Voreppe (Isère) un tronçon commun avec la liaison Lyon—Grenoble.

1.2. Les extrémités de la concession se situent :

Au nord, sur l'autoroute Genève—Bonneville ;  
A l'ouest, sur la rocade est de Lyon (futur A 46) ;  
Au sud, d'une part, sur la R. N. 90 déviée à Meylan, d'autre part, au droit de l'échangeur de Saint-Egrève ;  
A l'est, aux raccordements avec les R. N. 6 et 90 ;  
Au sud-ouest, sur la déviation est de Valence par l'autoroute A 7 ;  
A l'entrée du futur aéroport de Satolas.

1.3. La réalisation des sections Col d'Evires (Haute-Savoie)—Scientrier (Haute-Savoie), Voreppe (Isère)—Valence (Drôme), Arbin (Savoie)—Pont-Royal (Savoie) et de l'embranchement desservant le futur aéroport de Satolas est soumise à certaines conditions précisées à l'article 7 ci-après et ces sections sont appelées sections conditionnelles.

1.4. A Chambéry, la société concessionnaire s'engage à réaliser :

Soit une solution dite « S » qui correspond au passage de l'autoroute à l'est de la ville de Chambéry avec un tunnel à Saint-Saturnin ; l'étude de l'avant-projet sommaire de cette solution sera réalisée par l'administration en liaison avec la société concessionnaire ;

Soit une solution dite « M » qui correspond au passage de l'autoroute à travers la ville de Chambéry avec un tunnel au lieu-dit Les Monts selon le tracé et les caractéristiques définies par l'administration.

Le choix entre ces deux solutions sera fait par le ministre de l'équipement et du logement et notifié à la société concessionnaire au plus tard le 1<sup>er</sup> octobre 1971.

1.5. Les sections suivantes, construites par l'Etat, sont incorporées à la concession :

- A. 48 Saint-Egrève—Pont-de-Veurey ;  
A. 41 Meylan—Le Touvet (réalisée sur une seule chaussée).

### Article 2.

#### Assiette de la concession.

La concession s'étendra à tous les terrains, ouvrages et installations nécessaires à l'exécution et à l'exploitation de l'autoroute y compris les raccordements aux voiries existantes et les dépendances et installations annexes directement nécessaires au service des usagers et réalisées en vue d'améliorer l'exploitation, telles que les aires de stationnement, stations-service, restaurants, hôtels, motels. Sur les raccordements aux voiries existantes et sauf cas particulier précisés dans les annexes 2 et 3 au cahier des charges, la limite de la concession est fixée au premier carrefour à partir de l'autoroute.

Les terrains déjà acquis par l'Etat seront mis à la disposition du concessionnaire. Les autres terrains nécessaires à la concession seront acquis directement par le concessionnaire ; ils seront dès leur acquisition intégrés au domaine de l'Etat.

La section Saint-Egrève—Pont-de-Veurey entrera dans la concession à la mise en service de la section échangeur de Voiron—Pont-de-Veurey.

La section Meylan—Le Touvet entrera dans la concession à la mise en service de la section Le Touvet—échangeur de Pontcharra. Les sections ci-dessus pourront être mises sous péage dès leur entrée dans la concession.

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

### Article 3.

#### Caractéristiques générales des ouvrages.

- 3.1. La longueur des autoroutes à construire par le concessionnaire est de 356 km environ, y compris 24 km de Meylan—Le Touvet déjà construits sur une chaussée et y compris 95 km environ de sections conditionnelles.
- 3.2. Le profil en travers final et la vitesse de base des différents tronçons d'autoroute, ainsi que les dispositions auxquelles le concessionnaire est autorisé à se limiter en première phase sont définis par le tableau ci-après et par l'annexe 1 au présent cahier des charges.

DÉSIGNATION des sections.	TYPE	NOMBRE DE VOIES		VITESSE de base km/heure.
		Situation définitive.	Première phase.	
A 41 :				
Scientrier—cold'Evires.	A 1	2 × 2	1 × 3	100
Col d'Evires—Villy-le-Pelloux	A 1	2 × 2	1 × 3	100
Villy-le-Pelloux—Annecy-Nord	A	2 × 2	2 × 2	100
Annecy-Nord—Annecy-Sud	A	2 × 2	2 × 2	140
Annecy-Sud—Chambéry-Nord	A	2 × 2	2 × 2	140
Chambéry-Nord—S.	A	2 × 2	2 × 2	100
Chambéry-Sud—M.	B	2 × 3	2 × 2	100
Chambéry-Sud—Montmélian	B	2 × 3	2 × 2	140
Montmélian—Le Touvet	A	2 × 2	2 × 2	140
Le Touvet—Meylan	A	2 × 2	2 × 2	140
A 43 :				
Lyon—Coiranne	D	2 × 4	2 × 2 ou 1 × 4	140
Coiranne—RN 92	A	2 × 2	2 × 2	140
RN 92—Chambéry	A	2 × 2	2 × 2	100
Montmélian—Pont-Royal	A	2 × 2	2 × 2	140
Desserte de l'aéroport de Satolas	A	2 × 2	2 × 2	140
A 48 :				
Coiranne—Rives	A	2 × 2	2 × 2	140
Rives—Voiron	B	2 × 3	2 × 2	140
Voiron—Saint-Egrève	C	2 × 4	2 × 2 ou 1 × 4	140
A 49 :				
Voreppe—Valence	A ou A 1	2 × 2	2 × 2 ou 1 × 3	140

3.3. Entre les deux échangeurs qui encadrent le tunnel des Monts, dans la solution « M », la chaussée comportera deux fois trois voies dès la première phase. Toutefois, si le ministre de l'équipement et du logement ne retient pas la demande de la société concessionnaire de relever au-dessus de la nappe phréatique le profil en long de la section comprise entre la tête sud du tunnel (commune de Chambéry) et l'axe du C. D. 5 (commune de Barberaz), il sera fait application, pour cette section, des dispositions de l'article 4.9 ci-dessous.

3.4. L'autoroute devra permettre le passage des convois militaires de 4<sup>e</sup> classe.

### Article 4.

#### Caractéristiques techniques de l'ouvrage. — Etablissement et approbation des projets.

4.1. Les annexes 1 à 4 au présent cahier des charges définissent les dispositions d'ensemble de l'ouvrage et fixent les caractéristiques principales de l'avant-projet sommaire. Elles constituent le cadre dans lequel devront être établis les avant-projets et les projets d'exécution.

Sous la réserve prévue à l'article 1<sup>er</sup>, ces annexes fixent les profils en travers, les tracés, les emplacements et les fonctions des échangeurs et les raccordements au réseau routier. Elles définissent les règles applicables aux autres caractéristiques techniques de l'ouvrage.

4.2. La société concessionnaire précisera et complètera, dans les meilleurs délais, les indications figurant en annexes en ce qui concerne notamment les profils en long, les dispositions des échangeurs et les rétablissements de communications ; elle devra se conformer aux prescriptions des annexes 3 et 4.

4.3. L'annexe 5 au présent cahier des charges définit les dispositions particulières concernant les tunnels.

4.4. La société concessionnaire fera son affaire des mises au point de détail relatives aux tracés définis par l'annexe 2, ainsi que des adaptations concernant les rétablissements de communications établis sur la base de l'annexe 3, mises au point ou adaptations conformes aux pratiques actuelles, que l'Etat, après l'avoir entendue, jugerait nécessaire de faire apporter comme conséquence des enquêtes d'utilité publique ou parcellaires.

4.5. Les avant-projets sommaires établis par la société concessionnaire en conformité avec l'ensemble des documents visés aux alinéas 4.1. à 4.4. ci-dessus seront approuvés par l'Etat.

Chaque dossier d'avant-projet sommaire comprendra les pièces n<sup>os</sup> 2 à 8 inclus définis par l'annexe à la circulaire n<sup>o</sup> 6968 du 6 juin 1969 du ministère de l'équipement et du logement relative aux projets routiers.

4.6. Les projets établis par la société concessionnaire devront respecter les instructions visées à l'annexe 4, sous réserve des dérogations prévues, ainsi que les clauses techniques du cahier des prescriptions communes applicables aux travaux dépendant de l'administration des ponts et chaussées en vigueur à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1970.

Les projets établis selon les normes définies par les instructions visées ci-dessus devront être conçus pour satisfaire les règles générales intéressant la sécurité, la commodité et l'économie de la circulation. L'annexe 6 au présent cahier des charges donne une énumération des documents indicatifs établis par l'administration qui serviront de guide, dans ces domaines, pour la rédaction des projets.

4.7. La société concessionnaire sera tenue de présenter au ministre de l'équipement et du logement les projets de chacune des sections de l'autoroute et de tous les ouvrages dont la construction lui incombe. Le composition des dossiers sera, sauf accord contraire entre les parties, conforme aux instructions en vigueur en la matière au sein du ministère de l'équipement et du logement.

Cette procédure n'aura pour effet, ni d'engager la responsabilité de l'Etat, ni de dégager celle de la société concessionnaire des conséquences que pourraient avoir la mauvaise exécution des travaux, l'imperfection des dispositions prévues ou le fonctionnement des ouvrages.

4.8. La société concessionnaire pourra soumettre au ministre des demandes de modifications ou de dérogations aux documents visés aux paragraphes précédents. Ces demandes devront comporter des justifications techniques et financières des modifications ou des dérogations sollicitées.

4.9. La société concessionnaire sera tenue de procéder à l'étude de toutes variantes qui seraient prescrites par l'Etat. Les modalités de réalisation et de financement de ces variantes seront établies d'un commun accord entre les deux parties.

## TITRE II

### CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE

#### Article 5.

Remise par l'Etat des terrains acquis et des ouvrages réalisés par lui.

La remise à la société concessionnaire des terrains acquis et des ouvrages réalisés par l'Etat visés à l'article 2 ci-dessus donnera lieu à l'établissement de procès-verbaux auxquels seront joints des

états descriptifs et tous plans nécessaires pour définir les limites de la concession et la consistance des ouvrages et installations.

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

#### Article 6.

##### Exécution des travaux.

Tous les ouvrages seront conformes aux avant-projets sommaires approuvés par l'Etat et aux projets présentés au ministre de l'équipement et du logement. Ils seront exécutés avec des matériaux de bonne qualité mis en œuvre suivant les règles de l'art.

Pour l'exécution des travaux la société concessionnaire sera libre de s'adresser aux entreprises de son choix, mais elle demeurera seule responsable envers l'Etat des obligations résultant du présent cahier des charges.

#### Article 7.

##### Sectionnement des travaux. — Dates de mise en service.

###### 7.1. Définition du sectionnement :

Il est défini le sectionnement suivant, les solutions S et M étant définies à l'article 12.6 ci-après :

##### Solution S.

- Section A : Lyon—Bourgoin-Est.
- Section B : Bourgoin-Est—Saint-Egrève.
- Section C : Bourgoin-Est—Chambéry-Nord (R. N. 201).
- Section D : Chambéry-Nord (R. N. 201)—Annecy-Nord.
- Section E : Meylan—Pontcharra.
- Section F : Pontcharra—Chambéry-Sud.
- Section G : Montmélian—Arbin.
- Section H : Annecy-Nord—Col d'Evires.
- Section I : Chambéry-Sud—Ragès (raccordement sur la section D).

##### Solution M.

- Section A : Lyon—Bourgoin-Est.
- Section B : Bourgoin-Est—Saint-Egrève.
- Section C : Bourgoin-Est—Chambéry-Nord (R. N. 201).
- Section D : Chambéry-Nord (R. N. 201)—Annecy-Nord.
- Section E : Meylan—Pontcharra.
- Section F : Pontcharra—Chambéry-Nord (raccordement à la section D).
- Section G : Montmélian—Arbin.
- Section H : Annecy-Nord—col d'Evires.

##### Sections conditionnelles :

- Section A' : A 43—Aéroport de Satolas.
- Section J : Arbin—Pont-Royal.
- Section K : Col d'Evires—Scientrier.
- Section L : Voreppe—Valence.

###### 7.2. Dates de mise en service :

7.2.1. La société concessionnaire s'engage à mettre en service les sections visées ci-dessus aux dates suivantes :

SECTIONS	DATES DE MISE EN SERVICE	
	Solution S.	Solution M.
A	31 décembre 1973.	31 décembre 1973.
B	31 décembre 1975.	31 décembre 1975.
C	31 décembre 1974.	31 décembre 1974.
D	31 décembre 1977.	31 décembre 1977.
E	31 décembre 1976.	31 décembre 1976.
F	31 décembre 1977.	31 décembre 1977.
G	31 décembre 1977.	31 décembre 1977.
H	31 décembre 1978.	31 décembre 1978.
I	31 décembre 1981.	

L'Etat accepte que, à leur mise en service, la section C et la section I (solution S) ou F (solution M) ne comportent pour les tunnels qu'un tube unique, exploité provisoirement en circulation bidirectionnelle moyennant des dispositifs de signalisation appropriés.

La société concessionnaire s'engage à poursuivre sans interruption la construction des deuxième tubes, l'ordre de leur réalisation étant établi en accord avec le ministre de l'équipement et du logement.

###### 7.2. En ce qui concerne les sections conditionnelles :

7.2.1. Les conditions techniques et financières de réalisation de l'embranchement desservant le futur aéroport de Satolas seront définies d'un commun accord entre l'Etat et la société concessionnaire lorsque le plan d'aménagement dudit aéroport aura été définitivement arrêté. L'Etat s'engage à ne pas demander lors de la négociation de cet accord que la date de mise en service de l'embranchement soit antérieure au 31 décembre 1974 et à prévoir dans cet accord un délai d'au moins trente mois entre la date de la notification de la déclaration d'utilité publique et la date de mise en service. Si l'accord n'était pas réalisé au 31 décembre 1972, l'embranchement cesserait à cette date, sauf décision contraire du ministre de l'équipement et du logement, de faire partie de la concession.

7.2.2. La société concessionnaire devra, si le ministre de l'équipement et du logement le lui demande, construire et mettre en service la section Arbin—Pont-Royal dans le délai de trois ans compté à partir de la demande qui lui en sera faite ou, si la déclaration d'utilité publique relative à ladite section n'a pas été notifiée à cette date, à partir de la notification de cette déclaration.

Toutefois la société concessionnaire ne pourra être tenue, en application de la présente clause, de mettre en service cette section avant le 1<sup>er</sup> janvier 1980.

7.2.3. La société concessionnaire s'engage à construire et à mettre en service :

La section Col d'Evires—Scientrier dans les trois ans qui suivront la constatation que la circulation au poste de comptage d'Etaux sur la R. N. 203 a atteint une moyenne de 10.000 véhicules par jour pendant une période de douze mois consécutifs.

La section Voreppe-Valence dans les quatre ans qui suivront la constatation que le total des circulations aux postes de comptage de l'Albenc sur la R. N. 92 et l'Iseron sur la R. N. 532 a atteint une moyenne de 14.000 véhicules par jour pendant une période de douze mois consécutifs.

Au cas où, pour l'une ou l'autre de ces sections, toutes les déclarations d'utilité publique n'auraient pas été notifiées à la date où est constaté le seuil de trafic défini ci-dessus, le délai spécifié partirait de la notification de la dernière déclaration d'utilité publique relative à la section.

Dans la mesure où la construction de ces deux sections serait concomitante, l'Etat et la société concessionnaire arrêteraient d'un commun accord, de façon à permettre un échelonnement rationnel des travaux, un calendrier de réalisation qui pourra comporter des dérogations ne dépassant pas un an à l'un des délais de mise en service résultant des dispositions ci-dessus.

7.2.4. La société concessionnaire pourra demander à commencer la construction de ces sections avant les dates résultant des dispositions du 7.2.3 ci-dessus. Si le ministre de l'équipement et du logement donne son accord à cet avancement des travaux, la société concessionnaire devra mettre en service la ou les sections en cause dans les mêmes délais de 3 ou 4 ans, comptés à partir de la date de notification de cet accord ou, si toutes les déclarations d'utilité publique relatives à la section n'ont pas encore été notifiées à cette date, à partir de la notification de la dernière de ces déclarations.

7.2.5. La société concessionnaire devra, si le ministre de l'équipement et du logement le lui demande, construire et mettre en service les tronçons Voreppe—Tullins et Romans—Valence de la section Voreppe-Valence dans le délai de trois ans compté à partir de la demande faite pour le tronçon en cause, ou, si toutes les déclarations d'intérêt public relatives audit tronçon n'ont pas été notifiées à cette date, à partir de la notification de la dernière de ces déclarations.

Toutefois la société concessionnaire ne pourra être tenue, en application de la présente clause, de mettre en service :

Le tronçon Voreppe—Tullins avant le 1<sup>er</sup> janvier 1977 ;

Le tronçon Romans—Valence ni avant le 1<sup>er</sup> janvier 1977, ni avant la mise en service d'une jonction avec l'autoroute A 7 constituée soit par une voie express, soit par la branche Sud du contournement autoroutier à l'Est de Valence.

7.22.6. Si les dispositions prévues ci-dessus aux 7.22.3 et 7.22.4 pour les sections col d'Évires—Scientrier et Voreppe—Valence n'avaient pas joué avant le 1<sup>er</sup> janvier 1980 pour la première section et avant le 1<sup>er</sup> janvier 1978 pour la seconde, le concessionnaire et l'administration recherchaient un accord sur les dates de mise en service de la section en cause. Au cas où un tel accord n'interviendrait pas avant le 1<sup>er</sup> avril 1980 pour la première section et avant le 1<sup>er</sup> avril 1978 pour la seconde, la section correspondante cesserait à cette date de faire partie de la concession, à l'exception, pour la section Voreppe—Valence, du tronçon Voreppe—Tullins si, en application des dispositions du 7.22.5, il a été demandé au concessionnaire de le construire.

Si la section Tullins—Valence cessait de faire partie de la concession après que le ministre de l'équipement et du logement a demandé à la société concessionnaire de construire le tronçon Romans—Valence, l'Etat rachèterait ce tronçon, dans les conditions définies ci-après à l'article 38.5, à la date à laquelle il cesserait de faire partie de la concession.

7.23. Dans le cas où la solution S serait retenue à Chambéry, la société concessionnaire s'engage :

A réaliser pour le 31 décembre 1974 l'autoroute venant de Lyon jusqu'au Nord-Ouest de Chambéry de manière à permettre le raccordement à la voirie nationale existante en direction d'Aix-les-Bains et Annecy, d'une part, et le raccordement à une voie express deux fois deux voies que l'Etat s'engage à réaliser ou faire réaliser pour la même date entre l'autoroute et Chambéry, d'autre part ;

A réaliser pour le 31 décembre 1977 l'autoroute venant de Grenoble jusqu'à un point, au Sud de Chambéry permettant le raccordement à la voie express deux fois deux voies ci-dessus que l'Etat s'engage à avoir prolongée ou fait prolonger pour la même date à travers Chambéry ;

A raccorder pour le 31 décembre 1981 les deux tronçons autoroutiers ci-dessus par Saint-Saturnin de manière à achever son réseau.

7.24. Dans le cas où la solution M serait retenue à Chambéry, la société concessionnaire s'engage :

A réaliser pour le 31 décembre 1974 l'autoroute venant de Lyon jusqu'à un point permettant le raccordement à la voirie nationale existante en direction d'Aix-les-Bains et Annecy et à la voirie urbaine au Nord de Chambéry ;

A réaliser pour le 31 décembre 1977 l'autoroute venant de Grenoble jusqu'au raccordement par le tunnel des Monts avec l'autoroute venant de Lyon.

7.25. L'Etat et la société concessionnaire arrêteront d'un commun accord les aménagements qui devraient être apportés au calendrier défini ci-dessus si, pour des raisons indépendantes de la volonté de la société concessionnaire, celle-ci se trouvait empêchée de contracter en temps utile les emprunts à long terme garantis au plan de financement faisant l'objet de l'annexe 8 ou n'y parvenait qu'en s'endettant à l'étranger dans une proportion telle que son équilibre financier risquerait de s'en trouver compromis.

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

L'Etat s'engage à notifier au concessionnaire les déclarations d'utilité publique afférentes aux différentes sections, au plus tard aux dates définies ci-après :

SECTIONS	DATES DE NOTIFICATION	
	Solution S.	Solution M.
A	31 mars 1971.	31 mars 1971.
B	30 novembre 1971.	30 novembre 1971.
C	30 septembre 1971.	30 septembre 1971.
D	31 décembre 1972.	31 décembre 1972.
E	31 mars 1972.	31 mars 1972.
F	30 septembre 1972.	30 septembre 1972.
G	30 septembre 1972.	30 septembre 1972.
H	30 septembre 1971.	30 septembre 1971.
I	30 septembre 1973.	

Les dates ci-dessus pour les sections B, D, E, F, G, H et I ne sont valables que pour autant que la société concessionnaire aura remis au ministre de l'équipement et du logement les A.P.S. correspondant aux différentes sections : neuf mois au moins pour la section B et un an au moins pour les sections D, E, F, G, H et I avant la date indiquée au tableau ci-dessus. A Chambéry, la déclaration d'utilité publique sera notifiée à la société concessionnaire au plus tard :

Le 30 septembre 1972, dans le cas de la solution M ;  
Le 30 septembre 1973, dans le cas de la solution S.

7.4. Programme des opérations :

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

Article 8.

Mise en service des ouvrages et installations.

Aussitôt après l'achèvement des travaux indispensables à l'ouverture de tout ou partie de l'autoroute, il sera procédé sur demande du concessionnaire, par les soins du chef de service désigné par le ministre de l'équipement et du logement, à un récolement des travaux. Sur le vu du procès-verbal de ce récolement, un arrêté du ministre de l'équipement et du logement autorisera, s'il y a lieu, la mise en service de tout ou partie de l'autoroute.

Cette formalité ne fera pas obstacle à la réalisation ultérieure de travaux de parachèvement et d'amélioration, qui feront également l'objet d'un procès-verbal de récolement.

Avant l'établissement de chaque procès-verbal de récolement la société concessionnaire devra fournir pour la partie d'autoroute ou l'ouvrage en cause trois exemplaires, dont un sur calque, des documents conformes à l'exécution mentionnés ci-après :

Plans d'implantation indiquant notamment le rattachement au nivellement général de la France ;

Plan des emprises ;

Plans et dessins définissant, d'une part, les caractéristiques géométriques de l'autoroute, notamment tracés en plan, profils en long, profils en travers, d'autre part, la structure des chaussées et dépendances ;

Plans et dessins des réseaux d'assainissement ;

Dessins et notes de calculs complets des ouvrages d'art, notamment coupes géologiques au droit et au voisinage des fondations et dispositifs des fondations ;

Plans et dessins des bâtiments et installations annexes.

L'Etat pourra demander tous compléments ou précisions et prescrire toutes modifications qu'il estimera utiles à leur sujet.

Article 9.

Modification des ouvrages, ouvrages et installations supplémentaires.

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

9.2. Dans les mêmes conditions, elle sera tenue de réaliser et de mettre en service les modifications qui pourraient être prescrites par le ministre. Les modalités de réalisation et de financement en seront fixées d'un commun accord. A défaut d'un tel accord, l'affaire serait portée devant le tribunal administratif compétent.

9.3. L'Etat et la société concessionnaire examineront d'un commun accord, en fonction du volume de la circulation, de sa répartition dans le temps et des conditions de son écoulement, les dates auxquelles il conviendra d'accroître le nombre des voies de circulation. L'Etat pourra imposer à la société concessionnaire de passer dans un délai de deux ans des dispositions d'une phase aux dispositions de la phase suivante concernant la plateforme et le nombre de voies, lorsque le trafic journalier moyen aura atteint sur une période continue de douze mois :

13.000 véhicules par jour sur la section Villy-le-Pelloux—Scientrier et, si elle a été construite à une fois trois voies, Voreppe—Valence.

32.000 véhicules par jour sur les sections :

Rives—Voiron.

Montmélian—Chambéry-Sud.

Chambéry-Sud—Chambéry-Nord (solution M).

35.000 véhicules par jour sur les sections :

Lyon—Coiranne (phase intermédiaire à deux fois trois voies).

Voiron—Saint-Egrève (phase intermédiaire à deux fois trois voies).

63.000 véhicules par jour sur les sections :

Lyon—Coiranne (phase définitive).

Voiron—Saint-Egrève (phase définitive).

Dans le cas où Lyon—Coiranne et Voiron—Saint-Egrève seraient réalisées en première phase en deux fois deux voies sur la plateforme destinée à devenir l'une des deux chaussées à quatre voies, le seuil de déclenchement serait porté à 40.000 véhicules, et il serait alors réalisé une phase intermédiaire à quatre voies plus trois voies.

En outre, sur la section Lyon—Coiranne, le passage à deux fois quatre voies ne pourra être exigé de la société concessionnaire que sous réserve de la réalisation concomitante par l'administration d'un débouché supplémentaire, à la tête de l'autoroute, sur l'agglomération lyonnaise.

Les élargissements ci-dessus ne se feront pas obligatoirement simultanément sur toute la longueur de la section, mais pourront se réaliser par tranches limitées aux deux échangeurs entre lesquels les trafics ci-dessus seraient atteints.

9.4. L'Etat fixera l'ordre de réalisation des échangeurs de deuxième phase tels qu'ils figurent à l'annexe 2 au présent cahier des charges, la première réalisation ne pouvant être exigée avant 1978 et les suivantes se succédant de deux ans en deux ans.

Toutefois, l'Etat et la société concessionnaire examineront d'un commun accord les modifications à apporter à ce calendrier si, pour des raisons indépendantes de la volonté de la société concessionnaire, le trafic venait à s'écarter de manière durable et très sensible des prévisions faisant l'objet de l'annexe 7.

#### Article 10.

##### *Bornage.*

Dans l'année qui suivra la mise en service des divers ouvrages de la concession, il sera procédé, aux frais de la société concessionnaire et, au besoin, d'office au bornage des terrains faisant partie des dépendances immobilières de la concession, contradictoirement avec les propriétaires voisins en présence d'un ingénieur du service du contrôle qui en dressera le procès-verbal. Il sera établi, aux frais de la société concessionnaire et sous la surveillance du service du contrôle, un plan des terrains ainsi bornés.

Lorsque des modifications seront apportées aux dépendances immobilières de la concession, il sera procédé, dans les mêmes conditions, au bornage des terrains ajoutés ou retranchés et à l'établissement de leur plan dans le mois qui suivra la mise en service des ouvrages établis sur ces terrains.

#### Article 11.

##### *Droits conférés et obligations imposées à la société concessionnaire.*

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

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

#### Article 12.

##### *Frais à la charge de la société concessionnaire.*

12.1. Tous les frais nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de l'autoroute seront à la charge de la société concessionnaire, sauf dispositions contraires résultant de l'application éventuelle des articles 4.9, 9.2 et 9.3 et réserve faite des dispositions du 12.5 ci-après.

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

12.3. Seront, en particulier, à la charge de la société concessionnaire, les dépenses d'acquisition des terrains, à l'exception de celles des sections Meylan—Le Touvet et Saint-Egrève—Pont-de-Veurey et de celles visées à l'article 23.1-2 ci-après, y compris tous les frais en résultant.

12.4. Lors du raccordement à un autre réseau concédé (autoroute de la Vallée Blanche à Scientrier ; autoroute A 7 à Valence) la moitié du coût du raccordement sera pris en charge par la société concessionnaire.

Lors du raccordement à des autoroutes urbaines (A 46 à Lyon, carrefour de la Caronnerie à Grenoble) la participation de la société concessionnaire aux ouvrages de raccordement sera plafonnée à un montant égal à  $K \times 2.500.000$  F, K étant le coefficient défini à l'article 34 en prenant pour valeur du paramètre TP (n-6) celle du sixième mois avant la mise en service de l'ouvrage de raccordement.

12.5. A Pont Royal, la société concessionnaire aura seulement à sa charge, selon le plan qui constitue l'annexe 7 au présent cahier des charges, la construction de la partie du raccordement avec la R. N. 90 qui est située sur la rive gauche de l'Isère, l'Etat ayant à sa charge le pont et la partie du raccordement situés sur la rive droite.

12.6. La société concessionnaire s'engage à assurer le service des annuités d'emprunts qui seront contractés, dans la limite définie ci-après, pendant la période octobre 1971-octobre 1975, pour financer partiellement la voie express visée à l'article 7.23 ci-dessus. La limite de cet engagement est de 80 millions de francs pour la somme des montants nominaux des emprunts divisés par le coefficient d'indexation K défini à l'article 34, la valeur du paramètre TP 0 étant celle d'avril 1971 et la valeur du paramètre TP (n-6) étant celle du sixième mois précédant celui où l'emprunt est contracté ou ouvert à l'émission. Le complément des dépenses de cette voie-express reste intégralement à la charge de l'Etat ou des collectivités locales.

### TITRE III

#### EXPLOITATION DE L'AUTOROUTE

#### Article 13.

##### *Exploitation des ouvrages et installations.*

La société concessionnaire sera tenue, quelles que soient les intempéries, de mettre en œuvre tous les moyens pour maintenir en permanence la continuité de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de commodité. Seule la force majeure, dûment constatée, peut décharger, en tout ou partie, le concessionnaire de sa responsabilité.

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

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

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

#### Article 14.

##### *Règlements et mesures de police.*

La société concessionnaire devra se conformer aux règlements de police édictés par les autorités compétentes.

Elle devra, d'autre part, soumettre à leur approbation, un mois au moins avant la date prévue pour leur mise en application, les règlements d'exploitation qu'elle se propose d'instituer. L'autorisation des autorités compétentes sera considérée comme tacitement obtenue un mois après la saisine de ces autorités.

Elle devra enfin se soumettre, sans aucun droit à indemnité, à toutes les mesures prises par les autorités investies du pouvoir de police de la circulation, en période de trafic intense, 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.

#### Article 15.

##### *Interruption et restrictions de la circulation.*

Si des travaux d'entretien ou de modifications rendent exceptionnellement indispensable l'interruption de la circulation sur l'autoroute, cette interruption devra, sauf cas de force majeure, être autorisée par arrêtés des préfets intéressés et portée à la connaissance du public par les soins de la société concessionnaire au moins quinze jours à l'avance, notamment par voie de presse et d'affichage. L'autorisation préfectorale sera considérée comme tacitement obtenue quinze jours après la saisine du préfet.

En cas de force majeure imposant l'interruption, les préfets intéressés devront être immédiatement avisés.

Sauf cas d'urgence, les restrictions de circulation susceptibles d'être entraînées par les chantiers d'entretien ou de réparation feront l'objet d'un accord préalable du directeur départemental de l'équipement.

#### Article 16.

##### *Obligations relatives à divers services publics.*

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

#### Article 17.

##### *Publicité.*

Sous réserve des dispositions générales et des dispositions particulières aux autoroutes imposées pour réglementer la publicité sur les emprises du domaine public et à ses abords par les lois et règlements en vigueur :

La publicité est libre dans les aires de stationnement et dans les emprises des installations commerciales mentionnées à l'article 2 ;

La publicité sur les autres emprises faisant partie de la concession est soumise à autorisation préalable du ministre de l'équipement et du logement et ne sera autorisée que dans l'intérêt de la circulation.

#### Article 18.

##### *Agents de la société concessionnaire.*

Les agents que la société concessionnaire emploiera pour la surveillance et la garde des ouvrages concédés et la perception des péages pourront être commissionnés devant le tribunal d'instance dans les conditions prévues pour les gardes particuliers ; ils porteront des signes distinctifs de leurs fonctions.

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



## Article 19.

## Registre des réclamations.

Il sera tenu, dans les bureaux de l'exploitation, un registre destiné à recevoir les réclamations des personnes qui auraient des plaintes à formuler, soit contre la société concessionnaire, soit contre ses agents.

Ce registre sera coté et paraphé par les agents du service de contrôle.

Dès qu'une plainte y aura été inscrite, la société concessionnaire en avisera le service de contrôle. Les résultats de l'instruction faite sur chaque plainte par le service de contrôle y seront transcrits. Il sera présenté à toute réquisition du public.

## Article 20.

## Etats statistiques de l'exploitation.

La société concessionnaire sera tenue de remettre au service de contrôle, dans les trois premiers mois de chaque année, un compte rendu statistique de l'exploitation établi conformément à un modèle qui sera arrêté par le ministre de l'équipement et du logement, après consultation avec la société concessionnaire.

## TITRE IV

## RÉGIME FINANCIER DE LA CONCESSION

## Article 21

## Dispositions générales du financement.

21.1. Le total du financement de l'ensemble des dépenses effectuées par la société concessionnaire pour la réalisation de l'autoroute, comprenant :

- Le capital, les primes d'émission et les réserves ;
- l'en-cours des avances d'actionnaires en comptes bloqués ;
- l'en-cours des avances des tiers en comptes bloqués ;
- l'en-cours des obligations convertibles ou participantes et des autres emprunts ou avances non garantis par l'Etat ;
- l'en-cours des emprunts à long terme garantis par l'Etat,

tel que ce financement résultera des comptes et bilans annuels visés à l'article 35 ci-après devra être couvert à concurrence d'au moins 25 p. 100 par la somme des ressources visées en a, b, c et d.

21.2. Le montant du capital, éventuellement augmenté des primes d'émission et des réserves, devra être au moins égal à tout moment à 10 p. 100 du financement défini au paragraphe 21.1.

21.3. Les avances visées en b et c pourront être transférées en comptes non bloqués, sous réserve du respect des dispositions ci-dessus du 21.1.

21.4. Les remboursements effectués sur le capital, les avances d'actionnaires en comptes bloqués et les avances de tiers en comptes bloqués ne pourront avoir pour effet de réduire l'en-cours total des ressources a, b et c à un montant inférieur à celui des avances de l'Etat visées à l'article 23 ci-après.

21.5. Les dispositions ci-dessus ne feront pas obstacle à la conversion éventuelle en actions des ressources visées en b, c et d.

21.6. Il sera stipulé dans les contrats conclus par la société concessionnaire qu'en cas d'exigibilité du passif de la société, les ressources visées en b et c viendront en remboursement après les avances de l'Etat et les emprunts garantis par lui.

## Article 22

## Garantie de l'Etat aux emprunts à long terme.

Les emprunts à long terme contractés par la société concessionnaire en France et à l'étranger bénéficieront de la garantie de l'Etat, en principal et en intérêt, dans les limites d'un montant nominal de 655 millions de francs aux conditions économiques du mois de juillet 1969 et sur la base du projet défini par les documents techniques joints en annexe pour la solution S, et de 718 millions de francs dans les mêmes conditions pour la solution M.

La répartition entre les sections des emprunts à long terme garantis par l'Etat est prévue de la manière suivante :

SECTIONS	MONTANT EN MILLIONS DE FRANCS des emprunts à long terme garantis par l'Etat.	
	Solution S.	Solution M.
A	85	85
B	122	122
C	163	163
D	121	125
E	35	35
F	36	130
G	10	10
H	48	48
I	35	

Le total ci-dessus des emprunts à long terme garantis par l'Etat ne comprend pas les montants afférents aux sections conditionnelles. Pour la section A' le montant correspondant sera fixé dans l'accord visé au 7.22.1 ; pour les autres sections les montants, égaux à 50 p. 100 des besoins de financement de la première phase seront fixés, d'un commun accord entre l'Etat et la société concessionnaire, au vu de l'évaluation du coût des travaux.

Le montant total des emprunts garantis sera indexé par l'application aux volumes d'emprunts prévus pour chaque section du coefficient d'indexation défini à l'article 34 ci-après, en prenant pour valeur du paramètre TP (n-6) celle du douzième mois précédant la date de mise en service de chaque section.

Le montant total ainsi fixé ne pourra en aucun cas être dépassé en nominal d'emprunt. Il pourra cependant s'y ajouter les primes de remboursement éventuellement prévues.

Le financement des travaux permettant la mise en service des différentes sections aux dates prévues à l'article 7.2 implique que les emprunts à long terme garantis par l'Etat puissent être émis dans le public en France, et subsidiairement émis ou contractés à l'étranger, avant le milieu de chaque année pour les montants figurant dans le plan de financement faisant l'objet de l'annexe 8.

Si la garantie de l'Etat venait à être mise en jeu, la société concessionnaire encourrait la déchéance à l'expiration d'une période de douze mois à compter de la date d'appel à la garantie, à moins qu'elle n'ait remboursé l'Etat de la totalité des sommes versées par lui avant l'expiration de cette période. Cette déchéance serait encourue dans les conditions fixées à l'article 40 ci-après.

## Article 23

## Avances de l'Etat.

23.1. Les avances remboursables de l'Etat définies à l'article 5 de la convention de concession comprennent :

1. La valeur des ouvrages construits par l'Etat qui seront remis à la société concessionnaire, soit pour l'ensemble des sections Pont de Veurey-Saint-Egrève et Meylan-Le Touvet, terrains et ouvrages compris : 61.600.000 F. Cette somme ne comprend pas le fonds de concours versé à l'Etat par les collectivités publiques locales, qui fait l'objet de l'article 24 ci-après.

2. Le montant des paiements effectués par l'Etat avant l'expiration du deuxième mois suivant la date de décret d'approbation de l'acte de concession, au titre de l'acquisition des terrains nécessaires à la concession et remis à la société concessionnaire.

23.2. Le montant des avances en nature figurant au paragraphe 23.1 ci-dessus ne donnera lieu ni à indexation pour variation des conditions économiques, ni à abattement pour vétusté ou toute autre cause.

23.3. Le remboursement des avances de l'Etat définies au présent article sera effectué en vingt versements semestriels égaux, dont le premier interviendra au 31 décembre de la quinzième année suivant celle de la mise en service de l'autoroute sur toute sa longueur compte non tenu des sections conditionnelles. Le montant de ces versements sera calculé sans intérêt ni indexation.

En outre, au cas où la société concessionnaire dégagerait des bénéfices nets avant d'avoir remboursé la totalité de ces avances, elle devrait procéder à des remboursements supplémentaires, conformément aux modalités suivantes :

du bénéfice net après impôts on soustraira le montant de la dotation à la réserve légale ;

on soustraira ensuite un montant correspondant au dividende statutaire de 7 p. 100 du montant libéré et non remboursé du capital. On obtiendra ainsi le super-dividende distribuable ;

la société concessionnaire procédera à un remboursement anticipé des avances de l'Etat égal à la moitié du super-dividende distribuable, à concurrence d'un montant maximal annuel de 20 p. 100 du montant total des avances accordées, l'imputation étant faite sur les échéances normales de remboursement les plus éloignées.

Sous la réserve que les remboursements anticipés calculés comme dit ci-dessus soient réalisés, la société concessionnaire pourra librement disposer de ses bénéfices.

Au cas où la situation de trésorerie de la société ne permettrait aucune distribution de dividende, les remboursements anticipés seraient différés.

## Article 24

## Remboursement des fonds de concours des collectivités publiques locales.

En sus de la somme indiquée au paragraphe 23.1.1 de l'article 23 ci-dessus, la valeur de la section Meylan-Le Touvet comprend 200.000 F de fonds de concours versés à l'Etat par les collectivités publiques locales.

Cette somme sera remboursée par la société concessionnaire directement aux collectivités intéressées, sans intérêt ni indexation, en un seul versement effectué trois mois avant l'intégration de la section dans la concession.

## Article 25.

*Tarifs maximaux des péages.*

- 25.1. Les tarifs des péages sont fixés par la société concessionnaire et communiqués au ministre de l'équipement et du logement un mois au moins avant la date de leur mise en application.
- 25.2. Jusqu'à l'expiration de la dixième année suivant celle au cours de laquelle l'autoroute aura été mise en service sur la moitié de sa longueur totale, compte non tenu des sections conditionnelles, la société concessionnaire sera libre de ses tarifs, sous réserve de respecter les dispositions du dernier alinéa du présent article.
- Sur chaque section conditionnelle elle restera libre de ses tarifs jusqu'à l'expiration de la dixième année suivant celle à partir de laquelle la section conditionnelle aura été mise en service sur la moitié de sa longueur totale.
- 25.3. A partir de la onzième année suivant celle au cours de laquelle l'autoroute aura été mise en service sur la moitié de sa longueur totale, compte non tenu des sections conditionnelles, le tarif moyen, taxe incluse, applicable par kilomètre sur l'ensemble du réseau, compte non tenu de celles des sections conditionnelles qui seront en service depuis moins de dix ans, ne pourra, pour les véhicules de moins de 5 tonnes de poids total en charge, être supérieur en francs à la valeur P définie ci-dessous :

$$P = 0,14 (0,40 + 0,60 K) (1 + t),$$

K étant le coefficient défini à l'article 34 et t le taux des taxes applicables aux recettes de la société déterminé par le rapport entre le montant des taxes auxquelles la société aura été assujettie au cours des douze derniers mois et le volume de ses recettes nettes pendant la même période.

Ce tarif sera calculé en tenant compte de la proportion de véhicules de chaque catégorie de moins de 5 tonnes de poids total en charge ayant emprunté la partie d'autoroute en cause au cours des douze derniers mois dont les résultats sont connus à la date de la communication prévue au paragraphe 25.1 ci-dessus.

- 25.4. La société concessionnaire pourra appliquer des péages kilométriques différents selon les sections. Toutefois, à partir de la seizième année suivant celle au cours de laquelle l'autoroute aura été mise en service sur la moitié de sa longueur totale, compte non tenu des sections conditionnelles, les péages kilométriques applicables aux véhicules de moins de 5 tonnes de poids total ne pourront, sur aucune section, être, sauf accord de l'administration, supérieurs à une fois et demie la valeur P définie au paragraphe 25.3, sauf sur les sections comprenant des tunnels où ils pourront atteindre deux fois cette valeur.
- 25.5. En aucun cas le tarif appliqué à la catégorie la plus élevée de poids lourds permise ou prévue par le code de la route en vigueur à la date de signature de la présente convention ne pourra dépasser 2,5 fois le tarif moyen appliqué sur la même partie de l'autoroute aux véhicules de moins de cinq tonnes de poids total en charge.
- 25.6. Une majoration de péage, d'un montant maximum de 70 p. 100, pourra être appliquée par la société concessionnaire aux véhicules susceptibles d'entraîner une dégradation ou une usure anormale des ouvrages, tels notamment que les véhicules munis de pneumatiques à crampons.
- 25.7. Dans le cas de la solution M les usagers dont le parcours se limite à la section comprise entre les deux échangeurs qui encadrent le tunnel des Monts ne paieront pas de péage.

## Article 26.

*Publicité des tarifs.*

Les tarifs seront portés à la connaissance du public dans les conditions fixées par les règlements de police et d'exploitation. La société concessionnaire sera responsable de la conservation des affiches indiquant les tarifs et les remplacera toutes les fois qu'il y aura lieu.

## Article 27.

*Application des péages.*

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

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

## Article 28.

*Perception des péages.*

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

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

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

## Article 29.

*Franchise.*

Seront exemptés des péages, dans la mesure où ils seront tenus d'emprunter l'autoroute dans l'exercice de leurs fonctions, les membres du corps préfectoral, les officiers de police judiciaire et agents de la force publique, les fonctionnaires et agents du service du contrôle, les sapeurs-pompiers, les fonctionnaires et agents de la protection civile, les fonctionnaires et agents du service des douanes. Ils recevront à cet effet une carte de circulation personnelle délivrée par la société concessionnaire.

Les règlements de police et d'exploitation fixeront les conditions de délivrance de ces cartes.

Les agents ou préposés de la société concessionnaire et ceux des sociétés exploitant des installations annexes qui auront été autorisés par elle seront exemptés des péages.

## Article 30.

*Exploitation des installations annexes.*

La société concessionnaire pourra passer librement des contrats, notamment par voie d'appel à la concurrence, pour l'exploitation des installations annexes, moyennant redevances à son profit, sous réserve que :

Pour les installations annexes autres que les points de vente d'hydrocarbures, l'exploitant soit agréé par le ministre de l'équipement et du logement, l'agrément étant considéré comme tacitement obtenu six mois après la saisine du ministre.

Pour les installations servant des boissons, elle impose à ses exploitants d'appliquer les restrictions à la vente des boissons alcooliques qui lui seront notifiées par le ministre de l'équipement et du logement.

Les contrats d'attribution des points de vente d'hydrocarbures reçoivent l'agrément préalable du ministre du développement industriel et scientifique.

## Article 31.

*Frais de contrôle.*

La société concessionnaire versera annuellement à l'Etat, au titre des frais du contrôle institué par le présent cahier des charges :

- 5 p. 1000 des dépenses de construction ou de modification de l'autoroute réalisées au titre de l'année considérée ;
- 5 p. 1000 des recettes brutes provenant des péages.

## Article 32.

*Impôts et taxes.*

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

## Article 33.

*Cautionnement.*

33.1. Pour garantir la constitution de la société concessionnaire prévue à l'article 1<sup>er</sup> de la convention, les sociétés signataires devront, dans un délai de quinze jours à dater de la notification de l'approbation de la présente convention, déposer un cautionnement de 10.000 F.

33.2. A titre de garantie de la remise en bon état des ouvrages en fin de concession, la société concessionnaire devra déposer, au cours de chacune des cinq années précédant l'expiration de la concession, un cautionnement de 10.000 F par kilomètre. Le montant de ce cautionnement sera indexé dans les conditions définies à l'article 34 ci-après. En cas de rachat de la concession, un cautionnement de 50.000 F par kilomètre, indexé dans les mêmes conditions, devra être constitué dans les deux mois de la notification du préavis visé à l'article 38.1 ci-après.

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

La mainlevée de ces cautions ou cautionnements sera acquise de plein droit :

Dans le premier cas, dès immatriculation de la société concessionnaire au registre du commerce ;

Dans le deuxième cas, à l'expiration de la concession ou à l'issue de l'exercice au cours duquel l'Etat aurait procédé au rachat de celle-ci, sous réserve des dispositions prévues aux articles 37.3 et 38.3 ci-après.



## Article 34.

## Indexation.

L'adaptation aux conditions économiques des sommes visées aux articles 12.4, 22, 25, 33.2, 38 et 40 du présent cahier des charges se fera par l'application du coefficient multiplicateur K défini ainsi qu'il suit :

$$K = \frac{TP (n-6)}{TP 0}$$

où K sera calculé au millième le plus voisin.

Le paramètre TP représente l'index national travaux publics TP 34, publié mensuellement au *Bulletin officiel des services des prix* ;

La valeur du paramètre d'indice TP (n-6) est celle applicable six mois avant la date d'échéance afférente aux sommes à indexer ;

La valeur du paramètre d'indice « 0 » est celle du mois de juillet 1969, pour l'application du coefficient K aux sommes visées aux articles 22, 25, 33.2 et 40 ; pour l'application de ce coefficient aux annuités visées aux articles 38.2-1° et 38.5, les valeurs du paramètre d'indice « 0 » seront celles définies dans cet article.

Si l'indice TP 34 visé ci-dessus disparaissait, les parties se rapprocheraient pour adopter d'un commun accord un indice équivalent.

## Article 35.

## Bilans et comptes annuels.

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

La société concessionnaire communiquera chaque année au ministre de l'économie et des finances et au ministre de l'équipement et du logement :

Avant le 1<sup>er</sup> décembre, le compte d'exploitation prévisionnel et le plan de trésorerie de l'année suivante, ainsi que des prévisions sommaires relatives aux deux années ultérieures ;

Avant le 31 mai, le bilan et les comptes pour l'année échue.

Au cas où l'activité de la société concessionnaire s'étendrait à des domaines extérieurs à la concession, les comptes devront faire apparaître les données propres à la concession.

## TITRE V

DURÉE DE LA CONCESSION. — RACHAT. — MESURES COERCITIVES  
DÉCHÉANCE

## Article 36.

## Durée de la concession.

La concession prendra fin le 31 décembre de la trente-septième année suivant l'année de la mise en service de la moitié de la longueur de l'autoroute, compte non tenu des sections conditionnelles. Toutefois, si la section Tullins-Valence a cessé en application de l'article 7.22.6 de faire partie de la concession, elle prendra fin à l'expiration de la trente-cinquième année.

## Article 37.

## Reprise des installations en fin de concession.

37.1. A l'expiration du délai résultant des dispositions de l'article 36 ci-dessus et par le seul fait de cette expiration, l'Etat se trouvera subrogé à tous les droits de la société concessionnaire afférents à la concession.

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

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

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

L'Etat pourra retenir, s'il y a lieu, sur le cautionnement visé à l'article 33.2 ci-dessus, les sommes nécessaires pour les mettre en bon état.

L'Etat pourra également se faire remettre les produits de la concession dans les deux dernières années précédant son terme, à charge par lui de les employer à rétablir en bon état les ouvrages, installations, appareils et accessoires si la société concessionnaire ne se met pas en mesure de satisfaire pleinement à cette obligation et si le cautionnement n'est pas jugé suffisant pour couvrir la dépense reconnue nécessaire à cette fin.

## Article 38.

## Rachat de la concession.

38.1. A partir du 31 décembre de la vingt-deuxième année suivant celle de la mise en service de l'autoroute sur toute sa longueur, compte non tenu des sections conditionnelles, l'Etat aura le droit au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année de racheter la concession moyennant un préavis de un an. Toutefois, l'Etat aura ce droit à partir de la vingtième année suivant cette mise en service si la section Tullins-Valence a cessé en application de l'article 7.22.6 de faire partie de la concession.

38.2. En cas de rachat, la société concessionnaire sera indemnisée dans les conditions fixées ci-dessous :

1. Pour chacune des années restant à courir jusqu'au terme de la concession fixé à l'article 36, la société concessionnaire recevra une annuité calculée sur la base des produits nets annuels de la concession.

a) On entend par produits nets annuels le total des recettes de la concession diminué des dépenses faites pour l'exploitation et pour l'entretien ainsi que des dépenses faites pour le renouvellement des ouvrages et du matériel et des provisions qui auront été ou auraient dû normalement être faites en vue de ce renouvellement. Ne sont pas comprises dans ces dépenses les charges financières, ni les amortissements, soit techniques lorsqu'ils sont étalés sur la durée de la concession, soit financiers, des ouvrages et des dépenses de premier établissement.

b) On retiendra ensuite :

Soit la moyenne des cinq produits nets annuels les plus élevés obtenus par la société concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ;  
Soit les produits nets de la dernière des sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué si ces produits nets sont supérieurs à la moyenne définie ci-dessus.

c) Le chiffre ainsi obtenu constituera le montant de l'annuité avant révision pour variation des conditions économiques. Pour chacune des années restant à courir ce chiffre sera révisé par application du coefficient multiplicateur K défini à l'article 34 ci-dessus ; la valeur du paramètre TP 0 sera celle du mois de décembre de l'année précédant celle du rachat et la valeur du paramètre TP (n-6) sera celle du mois précédant celui où l'annuité sera versée.

d) Dans le cas où l'échéance de remboursement de tout ou partie des obligations participantes émises par la société concessionnaire pour financer la réalisation de l'autoroute serait postérieure à la date du rachat, l'annuité de l'année n serait majorée, pour chaque millier de francs de nominal d'obligations participantes non échu au 1<sup>er</sup> janvier de l'année, d'un montant égal à :

$$P (n-0,5) \text{ a } \%$$

P étant le montant de la participation qui, en moyenne, est revenue à chaque millier de francs de nominal d'obligations participantes au cours des années ou de l'année retenue pour le calcul (b) ;

n étant le rang de l'annuité (1 pour la première, 2 pour la deuxième...)

a % étant sans pouvoir dépasser 5 p. 100 la moyenne algébrique des pourcentages dont a varié par rapport à l'année précédente au cours des cinq années antérieures au rachat, le volume du trafic kilométrique de l'autoroute soumise à péage. Pour l'évaluation de ce trafic, les véhicules de cinq tonnes et plus de poids total en charge seront comptés pour deux.

Ce montant fera l'objet d'une révision pour variation des conditions économiques, conformément aux stipulations du c ci-dessus.

e) Toutefois, s'il y a lieu, on retranchera de l'annuité ainsi calculée le montant annuel des remboursements des avances de l'Etat qui pourraient rester dues par application des dispositions de l'article 23 ci-dessus.

2. En plus de l'annuité fixée en 38.2-1, la société concessionnaire recevra une indemnité égale aux dépenses dûment justifiées supportées par elle pour l'établissement des ouvrages de la concession subsistant au moment du rachat et qui auront été régulièrement exécutés pendant les quinze années précédant le rachat, sauf déduction pour chaque ouvrage d'un quinzième de sa valeur pour chaque année écoulée depuis son achèvement.

Dans le cas où l'application de cette clause placerait la société concessionnaire dans une situation plus avantageuse que celle dans laquelle elle se serait trouvée en absence de rachat de la concession, l'Etat serait fondé à déduire de l'annuité prévue à l'article 38.2-1 un montant correspondant chaque année à l'amortissement des ouvrages ayant donné lieu à l'indemnité prévue au présent article. Cet amortissement serait calculé sur une durée de quinze ans à partir de l'achèvement de l'ouvrage et à raison d'un quinzième de sa valeur pour chaque année restant à courir jusqu'à la quinzième année.

38.3. La société concessionnaire sera tenue de remettre à l'Etat les ouvrages, installations, appareils et accessoires rachetés en bon état d'entretien. L'Etat pourra retenir, s'il y a lieu, sur le cautionnement et sur l'indemnité de rachat les sommes nécessaires pour mettre en bon état d'entretien les installations de toute nature.

38.4. L'Etat sera tenu de se substituer à la société concessionnaire pour l'exécution des engagements pris par elle dans des conditions normales pour l'achèvement des travaux et pour l'exploitation.

38.5. Au cas où serait réalisée, sans que la société concessionnaire en ait reçu et accepté la concession de la construction et l'exploitation, une liaison directe par autoroute entre Villy-le-Pelloux et Genève, l'Etat serait tenu, si la société concessionnaire le lui demande, de racheter la concession de la section Villy-le-Pelloux—Scientrier. L'indemnité de rachat, à verser à la société concessionnaire, sera alors déterminée comme suit : le prix de base sera égal, pour chacun des tronçons Villy-le-Pelloux—Col d'Evires et Col d'Evires—Scientrier, au produit par le coefficient K défini à l'article 34 du montant A des dépenses d'opérations foncières et de travaux de ce tronçon, tel qu'il figure au bilan de la société concessionnaire, sans toutefois pouvoir être ni inférieur à 1,2 A ni, si K est plus grand que 1, supérieur à :

$$1,2 \times A \left( 1 + \frac{K-1}{2} \right)$$

pour le calcul de K la valeur du paramètre TP o sera, pour chaque tronçon, celle du douzième mois précédant la mise en service du tronçon sur toute sa longueur ou, si le rachat est antérieur à cette mise en service, du douzième mois précédant la date limite de mise en service résultant de l'application des dispositions de l'article 7.22 et la valeur du paramètre TP (n-6) sera celle du mois du rachat ; l'indemnité de rachat sera égale pour chaque tronçon à ce prix de base diminué de 4 p. 100 par année écoulée depuis la mise en service du tronçon.

En cas de rachat du tronçon Romans—Valence conformément aux dispositions de l'article 7.22.6, l'indemnité de rachat sera déterminée selon les mêmes modalités.

#### Article 39.

##### Mesures coercitives.

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

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

#### Article 40.

##### Déchéance.

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

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

La déchéance ne sera pas encourue dans le cas où la société concessionnaire aurait été mise dans l'impossibilité de remplir ses engagements, notamment financiers, par des circonstances de force majeure dûment constatées. En pareil cas, l'Etat et la société concessionnaire examineront ensemble les mesures à prendre.

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

Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication s'il n'a, au préalable, été agréé par le ministre et s'il n'a fait un dépôt de garantie égal à 10.000 × K francs, K étant le coefficient défini à l'article 34 ci-dessus.

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

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

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

L'adjudicataire ou l'Etat sera tenu de se substituer aux engagements pris dans des conditions normales par la société concessionnaire comme il est dit à l'article 38-4 ci-dessus.

## TITRE VI

### DISPOSITIONS DIVERSES

#### Article 41.

##### Contrôle.

Le contrôle de la concession sera assuré par les autorités et services désignés à cet effet par le ministre de l'équipement et du logement.

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

#### Article 42.

##### Cession de la concession.

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

Le présent article ne saurait être interprété comme s'appliquant aux contrats d'exploitation des installations annexes visés à l'article 30.

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

#### Article 43.

##### Emplois réservés.

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

#### Article 44.

##### Election de domicile.

La société concessionnaire devra faire élection de domicile à Lyon.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute modification ou signification relative à la concession sera valablement faite à la préfecture du Rhône.

#### Article 45.

##### Jugement des contestations.

Les contestations qui s'élèveraient entre la société concessionnaire et l'Etat au sujet de la présente concession seront jugées par le tribunal administratif de Lyon.

#### Article 46.

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

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

Fait à Paris, le 15 mars 1971.

Pour l'Etat :

Le ministre de l'équipement et du logement,  
ALBIN CHALANDON.

Compagnie française d'entreprise,  
LUCIEN CHADENSON.

Société Citra-France,  
MAX TOURASSE.

Société S. P. I. E.-Batignolles,  
PAUL ROYER.

Société chimique de Gerland,  
JEAN COURBIER.

Société Campenon Bernard Europe,  
JACQUES DONNEDIEU DE VABRES.

Société française d'entreprises de dragages  
et de travaux publics,  
JACQUES RIGAL.

Société chimique, routière et d'entreprise générale,  
JEAN-PIERRE BUSSIÈRE.

Banque de Suez et de l'union des mines,  
JACQUES FRANCES.

Banque de l'union européenne,  
JEAN DE DREUZY et VINCENT HOLLARD.

Banque de l'union parisienne C. F. C. B.,  
EMMANUEL LAMY.