

Vu le décret n° 78-767 du 13 juillet 1978 modifié fixant certaines dispositions particulières applicables aux agents de bureau de la police nationale ;

Sur la proposition du directeur général de la police nationale,

Arrête :

Art. 1^{er}. - Pour les spécialités définies à l'article 2 (2^o et 3^o) du décret n° 78-768 du 13 juillet 1978, les agents techniques de bureau sont recrutés par examen ouvert aux agents de bureau de la police nationale appartenant à la même spécialité et titulaires au 1^{er} janvier de l'année de l'examen.

Art. 2. - L'examen prévu à l'article précédent comporte une épreuve pratique orale propre à chaque spécialité :

a) Pour la spécialité visée à l'article 2 (2^o) du décret n° 78-768 du 13 juillet 1978, cette épreuve consiste en un entretien permettant d'apprécier les connaissances des candidats sur les fonctions exercées, la police de la circulation et la police administrative ainsi que l'aptitude au commandement ;

b) Pour la spécialité visée à l'article 2 (3^o) du décret précité, cette épreuve consiste en un entretien permettant d'apprécier les connaissances des candidats sur l'organisation, les attributions et les missions des différents services de la police nationale ainsi que sur les armes, les explosifs, les stupéfiants et les contrôles divers de la police de l'air et des frontières.

Cette épreuve, d'une durée de quinze minutes, est notée de 0 à 20.

Art. 3. - Les conditions d'aptitude physique sont les mêmes que celles qui sont exigées des agents de bureau appartenant aux mêmes spécialités.

Art. 4. - Des centres d'examen sont organisés à Paris et, en tant que de besoin, au chef-lieu de chaque secrétariat général pour l'administration de la police où exercent des candidats de la police de l'air et des frontières.

Art. 5. - La liste des candidats autorisés à prendre part à l'examen est arrêtée par les préfets responsables des secrétariats généraux pour l'administration de la police.

Art. 6. - Les épreuves sont soumises à l'appréciation d'un jury composé comme suit :

- le sous-directeur de la formation ou son représentant, président ;
- le chef du bureau du recrutement ou son représentant ;
- le chef du bureau des C.R.S. et des personnels administratifs ou son représentant ;
- un fonctionnaire du ministère de l'intérieur appartenant à la catégorie A ;
- un fonctionnaire du ministère de l'intérieur appartenant au corps des commissaires de police.

Lorsque plusieurs centres d'examens sont organisés, avant d'être transmises au président du jury, les épreuves font l'objet, dans chaque centre, d'une notation provisoire par une commission qui comprend :

- le secrétaire général pour l'administration de la police ou son représentant, président ;
- un ou plusieurs fonctionnaires ayant au moins le grade d'attaché ;
- un ou plusieurs fonctionnaires ayant au moins le grade de commissaire de police appartenant aux polices urbaines ou à la police de l'air et des frontières ;
- un ou plusieurs fonctionnaires ayant au moins le grade d'officier de paix ;

Le nombre des membres du jury est fonction de celui des candidats.

Art. 7. - Les résultats de l'examen donnent lieu pour chaque spécialité à l'établissement d'une liste d'aptitude dressée par ordre de mérite par le jury.

Art. 8. - L'arrêté du 7 septembre 1978 est abrogé.

Art. 9. - Le directeur général de la police nationale et le directeur du personnel et de la formation de la police sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 2 mai 1988.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de la police nationale,
I. BARBOT

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DES TRANSPORTS

Décret du 9 mai 1988 approuvant la convention passée entre l'Etat et la Société des autoroutes Rhône-Alpes pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes

NOR : EQU/R8800443D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et de la privatisation, du ministre de l'intérieur et du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports,

Vu la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 modifiée portant statut des autoroutes, ensemble le décret n° 56-1425 du 27 décembre 1956 modifié pris pour son application ;

Vu la loi n° 82-1152 du 30 décembre 1982 modifiée, et notamment son article 29, portant création de l'établissement public Autoroutes de France, ensemble le décret n° 83-774 du 31 août 1983 pris pour son application ;

Vu le 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 ;

Vu le décret du 17 mars 1978 approuvant un premier avenant à la convention passée entre l'Etat et la Société des autoroutes Rhône-Alpes (A.R.E.A.) 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 ;

Vu le décret du 3 avril 1981 approuvant un deuxième avenant à la convention de concession passée entre l'Etat et la Société des autoroutes Rhône-Alpes (A.R.E.A.) ;

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

Décrète :

Art. 1^{er}. - Sont approuvés :

1. La convention passée le 6 mai 1988 entre l'Etat et la Société des autoroutes Rhône-Alpes pour la construction, l'entretien et l'exploitation des autoroutes A 41 entre Grenoble et Scientrier, A 43 Lyon-Chambéry et Montmélian-Pont-Royal, A 48 Coiranne-Grenoble et A 49 Voreppe-Bourg-de-Péage. Cette convention remplace la convention du 5 avril 1971 sus-visée ;

2. Le cahier des charges annexé à ladite convention avec ses pièces annexes. Ce cahier des charges remplace le cahier des charges joint à la convention du 5 avril 1971.

Un exemplaire de la convention et un exemplaire du cahier des charges resteront annexés au présent décret.

Art. 2. - Le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et de la privatisation, le ministre de l'intérieur, le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, et le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur, chargé des collectivités locales, 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 9 mai 1988.

JACQUES CHIRAC

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'équipement, du logement,
de l'aménagement du territoire et des transports,
PIERRE MÉHAIGNERIE

Le ministre d'Etat, ministre de l'économie,
des finances et de la privatisation,
ÉDOUARD BALLADUR

Le ministre de l'intérieur,

CHARLES PASQUA

Le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur,
chargé des collectivités locales,

YVES GALLAND

A.R.E.A.

SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES
RHÔNE-ALPES

CONVENTION DE CONCESSION
ET CAHIER DES CHARGES DES AUTOROUTES

- A 41 Grenoble-Scientrier.
- A 43 Lyon-Chambéry et Montmélian-Pont-Royal.
- A 430 Bretelle de Satolas.
- A 48 Coiranne-Grenoble.
- A 49 Voreppe-Bourg-de-Péage.

CONVENTION DE CONCESSION

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

Entre le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, agissant au nom de l'Etat,

D'une part, et

La Société des autoroutes Rhône-Alpes (A.R.E.A.), société d'économie mixte au capital de 1 500 000 francs, dont le siège social est à Paris (7^e), 41 bis, avenue Bosquet, représentée par M. J.-P. Hirsch, président du conseil d'administration dûment accrédité,

D'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

Article 1^{er}

1.1 Sous réserve des dispositions des décrets restant 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, qui accepte, la construction, l'entretien et l'exploitation d'un ensemble d'autoroutes, y compris les ouvrages et installations annexes, comportant :

- a) Une liaison Lyon (Rhône) - Chambéry (Savoie) avec un embranchement desservant l'aéroport de Satolas ;
- b) Une liaison Lyon (Rhône) - Grenoble (Isère) ;
- c) Une liaison Grenoble (Isère) - Chambéry (Savoie) et Chambéry (Savoie) - Annecy (Haute-Savoie) - Scientrier (Haute-Savoie) avec un embranchement au niveau de Montmélian (Savoie) jusqu'à Pont-Royal (Savoie).

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

- a) Saint-Egrève (Isère) - Pont-de-Veurey (Isère) ;
- b) Meylan (Isère) - Le Touvet (Isère), réalisée sur une chaussée seulement.

1.3 La concession s'étend également à la réalisation ultérieure des sections suivantes :

- a) Le prolongement de la section Montmélian - Pont-Royal jusqu'à Albertville ;
- b) La liaison Grenoble (Isère) - Bourg-de-Péage (Drôme).

Article 2

La société concessionnaire s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, toutes les études, procédures, travaux et opérations financières se rapportant à la présente concession et à se conformer tant pour la construction que pour l'entretien et l'exploitation aux conditions du cahier des charges et aux documents annexés audit cahier.

Un avenant à la présente concession précisera les conditions techniques et financières de la réalisation de la liaison Grenoble - Bourg-de-Péage ainsi que du prolongement éventuel de la section Montmélian - Pont-Royal en direction d'Albertville.

Article 3

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

3.2. L'Etat a réalisé :

- a) A Lyon, le prolongement de la A 43 dans Lyon jusqu'au boulevard périphérique actuel (C.D. 3), inclus l'échangeur correspondant, sous forme d'une autoroute à deux fois trois voies ;
- b) A Saint-Egrève les bretelles Sud de l'échangeur de Saint-Egrève et le raccordement avec la R.N. 75 ;
- c) A Chambéry une voie express urbaine à deux fois trois voies ;

3.3 L'Etat s'engage à réaliser :

A partir de Bourg-de-Péage une liaison à 2 x 2 voies avec Valence et l'autoroute A 7.

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

Article 4

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

- a) A titre d'avances remboursables, des terrains déjà acquis et des ouvrages déjà réalisés comme il est dit à l'article 3.1 ci-dessus ;
- b) 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 sont remboursés dans les conditions définies par le cahier des charges.

Article 5

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 6

La présente convention et le cahier des charges annexé entreront en vigueur dès leur approbation par décret rendu en Conseil d'Etat. Ils annuleront alors et remplaceront la précédente convention et son cahier des charges en date du 15 mars 1971 modifiés par les avenants des 15 mars 1978 et 24 mars 1981.

Article 7

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

Fait à Paris, le 6 mai 1988.

Pour la Société des autoroutes Rhône-Alpes :

Le président du conseil d'administration,

J.-P. HIRSCH

Pour l'Etat :

Le ministre de l'équipement, du logement,
de l'aménagement du territoire et des transports,
PIERRE MÉHAIGNERIE

CAHIER DES CHARGES

TITRE I^{er}

OBJET ET NATURE DE LA CONCESSION

Article 1^{er}

Objet de la concession

1.1. Sous réserve des dispositions des décrets intervenus ou à intervenir portant déclaration d'utilité publique, le présent cahier des charges s'applique à la construction, à l'entretien et à l'exploitation des autoroutes suivantes, y compris les ouvrages et installations annexes :

- a) L'autoroute Lyon - Chambéry (A 43), d'une longueur de 88 km environ, à laquelle s'ajoute la bretelle desservant l'aéroport de Lyon-Satolas (A 430) d'une longueur de 4 km environ ;
- b) L'autoroute Lyon - Grenoble (A 43 puis A 48), d'une longueur de 90 km environ, comportant entre Lyon et Coiranne un tronçon commun avec A 43 d'une longueur d'environ 40 km ;
- c) L'autoroute Grenoble - Chambéry-Sud et Chambéry-Nord - Annecy - Scientrier (A 41) d'une longueur de 128 km environ ;
- d) Un embranchement de 20 km environ se raccordant à l'autoroute A 41 ci-dessus au niveau de Montmélian jusqu'à Pont-Royal (A 43) ;

- e) L'autoroute Grenoble - Bourg-de-Péage (A 48 puis A 49), d'une longueur de 70 km environ comportant entre Grenoble et Voreppe un tronçon commun avec l'autoroute A 48 d'une longueur de 8 km environ.
- 1.2. Les extrémités de la concession se situent :
- a) Au Nord, sur l'autoroute A 40 entre Genève et Bonneville ;
- b) A l'Ouest, au droit de l'échangeur de Bron - Porte des Alpes ;
- c) Au Sud, d'une part, sur la R.N. 90 déviée à Meylan, d'autre part, au droit de l'échangeur de Saint-Egrève-Nord ;
- d) A l'Est, aux raccordements avec les R.N. 6 et 90 ;
- e) Au Sud-Ouest, sur la R.N. 532 ;
- f) A l'entrée de la voie d'accès à l'aéroport de Satolas.
- 1.3. Les sections suivantes, construites par l'Etat, sont incorporées à la concession :
- a) A 48 Saint-Egrève - Pont-de-Veurey ;
- b) A 41 Meylan - Le Touvet (réalisée sur une seule chaussée).

Article 2

Assiette de la concession

La concession s'étend à tous les terrains, ouvrages et installations nécessaires à la construction, à l'entretien et l'exploitation de l'autoroute, y compris les raccordements aux voiries existantes, les dépendances et installations annexes directement nécessaires au service des usagers et réalisés en vue d'améliorer l'exploitation, tels que les aires de stationnement, stations-service, restaurants, motels, hôtels.

Sur les raccordements aux voiries existantes, la limite de la concession est fixée au premier carrefour à partir de l'autoroute, sauf dans les cas particuliers explicités par le plan en annexe I.

Les terrains déjà acquis par l'Etat sont mis à la disposition du concessionnaire.

Les autres terrains nécessaires à la concession sont acquis directement par le concessionnaire pour le compte de l'Etat ; ils sont, dès leur acquisition, intégrés au domaine de l'Etat.

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

Article 3

Caractéristiques générales des ouvrages

- 3.1. La longueur des autoroutes concédées à la société concessionnaire est de 352 km environ, compte tenu de la section d'une longueur de 24 km de Meylan-Le Touvet déjà construite sur une chaussée par l'Etat et de la section d'une longueur de 5 km Saint-Egrève - Pont-de-Veurey déjà construite par l'Etat.
- 3.2. Le profil en travers initial intégrant les possibilités ultérieures d'élargissement, le nombre de voies mises en service en première phase et la vitesse de référence des différents tronçons d'autoroutes (section courante) sont définis dans le tableau ci-après :

DESIGNATION DES TRONÇONS	AUTOROUTE élargissable à	NOMBRE DE VOIES en 1 ^{re} phase.	VITESSE DE REFERENCE (km/h)
A 41			
Scientrier - Villy-le-Pelloux.....	2 x 2	2 x 2	100
Villy-le-Pelloux - Annecy Nord.....	2 x 2	2 x 2	100
Annecy Nord - Chambéry Nord.....	2 x 2	2 x 2	140
Chambéry Sud - Montmélian.....	2 x 3	2 x 2	140
Montmélian - Meylan.....	2 x 3	2 x 2	140
A 43			
Lyon - l'Isle d'Abeau Ouest.....	2 x 4	2 x 3	140
Isle-d'Abeau Ouest - Coiranne.....	2 x 4	2 x 2	140
Traversée de Bourgoin (viaduc).....	2 x 4	1 x 4	140
Coiranne - C.D. 592.....	2 x 2	2 x 2	140
C.D. 592 - Chambéry.....	2 x 2	2 x 2	100
Montmélian - Pont Royal.....	2 x 2	2 x 2	130
Desserte de l'aéroport de Satolas.....	2 x 2	2 x 2	140
Tunnel de l'Épine.....	2 x 2	1 x 3	
Tunnel de Dullin.....	2 x 2	2 x 2	
A 48			
Coiranne - Rives.....	2 x 2	2 x 2	140
Rives - Voiron.....	2 x 3	2 x 2	140
Voiron - Saint-Egrève.....	2 x 4	2 x 2 ou 1 x 4	140

- 3.3. L'autoroute et ses bretelles d'accès doivent permettre le passage des convois militaires M 120.
- 3.4. Le réseau autoroutier concédé comporte les échangeurs ci-après :

TRONÇONS	DIFFUSEURS	
	Réalisés	2 ^e phase
A 43. - Lyon - Coiranne.	Porte des Alpes.....	Isle d'Abeau Centre.
	Bron Aviation.	
	Saint-Priest Mi Plaine.	
	Satolas.	
	Isle-d'Abeau Ouest (demi-diffuseur de Chesnes et demi-diffuseur de Saint-Quentin-Fallavier).	
	Isle-d'Abeau Est.	
	Ruy.	

TRONÇONS	DIFFUSEURS	
	Réalisés	2 ^e phase
A 43. - Coiranne - Chambéry.	La Tour-du-Pin. Chimilin.....	Demi-diffuseur de Belmont-Tramonet.
	Lac d'Aiguebelette. La Motte Servolex.	
A 43. - Montmélian - Pont-Royal.	Montmélian. Saint-Pierre d'Albigny (demi).	
A 41. - Grenoble - Chambéry.	La Carronnerie. Meylan Ouest. Rocade Sud. Meylan Est. Montbonnot. Brignoud. Le Touvet. Pontcharra. Chignin.	

TRONÇONS	DIFFUSEURS	
	Réalisés	2 ^e phase
A 41. - Chambéry Nord-Scientrier.	Aix-les-Bains Nord. Rumilly. Annecy Sud. Annecy Nord. Ponts de la Caille. Le Pays Rochois (demi).	Aix-les-Bains Sud.
A 48. - Coiranne - Grenoble.	Rives Pont de Vœurey. Saint-Egrève Nord.	Moirans.
A 430. - Bretelle de Satolas.	Colombier Saugnieu.	

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

Article 4

Caractéristiques techniques de l'ouvrage Etablissement et approbation des projets

4.1. Les annexes 1 à 6 énumérées à l'article 47 définissent les dispositions d'ensemble de l'ouvrage et servent à fixer les caractéristiques principales de l'avant-projet sommaire. Elles constituent le cadre dans lequel sont établis les avant-projets et les projets d'exécution. Elles définissent aussi les règles applicables aux autres caractéristiques de l'ouvrage.

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

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

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

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

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

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

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

4.4. S'il lui en est fait demande, la société concessionnaire est tenue de présenter au service du contrôle le projet d'exécution de chacune des sections de l'autoroute ainsi que de tous les ouvrages dont la construction lui incombe, y compris ceux des installations annexes. La composition des dossiers des projets d'exécution est définie par le ministre. Dans tous les cas, elle est tenue de présenter au service du contrôle, lorsque ce dernier lui en fait la demande, les justifications des ouvrages.

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

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

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

TITRE II

CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE

Article 5

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

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

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

Article 6

Exécution des travaux

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 aux annexes 6 A et 6 b.

Pour l'exécution des travaux, la société concessionnaire est tenue, sauf autorisation du ministre chargé de la voirie nationale, de recourir à la concurrence. Toute discrimination entre les entreprises de la Communauté européenne en raison de la nationalité est interdite.

Article 7

Sectionnement des travaux. - Date de mise en service

7.1 Définition du sectionnement.

Il est défini le sectionnement suivant :

- Section A : Lyon-Bourgoin-Est (Coiranne) ;
- Section B : Bourgoin-Est (Coiranne)-Saint-Egrève ;
- Section C : Bourgoin-Est (Coiranne)-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 : Montméliant-Pont-Royal ;
- Section H : Annecy-Nord-col d'Evires ;
- Section K : col d'Evires-Scientrier ;
- Section L : col d'Evires-Scientrier ;
- Section L : Voreppe-Bourg-de-Péage.

7.2.1. La société concessionnaire s'engage à respecter les dates de mise en service suivantes :

- Section G : 31 décembre 1990 ;
- Section L : 24 décembre 1991.

Le tunnel de l'Epine sur la section C peut, à sa mise en service, ne comporter qu'un tube unique exploité provisoirement pour la circulation dans les deux sens, moyennant des dispositifs de signalisation appropriés.

Le calendrier de mise en service du deuxième tube est fixé par le ministre chargé de la voirie nationale après avoir entendu la société concessionnaire et compte tenu des contraintes financières.

Le délai dont dispose la société concessionnaire pour la mise en service du deuxième tube est de trois ans, compté à partir de la notification de la décision du ministre chargé de la voirie nationale ; en outre, ce délai ne commence à courir qu'à la condition que le trafic journalier moyen dans le premier tube atteigne ou dépasse 14 000 véhicules par jour pendant une période de douze mois consécutifs.

7.2.2. L'Etat et la société concessionnaire arrêtent d'un commun accord les aménagements qui doivent être apportés au calendrier défini ci-dessus si, pour des raisons indépendantes de la volonté de la société concessionnaire :

a) Celle-ci se trouve empêchée de contracter, en temps utile, les emprunts à long terme prévus au plan de financement faisant l'objet de l'annexe 7 B, ou n'y parviendrait qu'en s'endettant dans des conditions telles que son équilibre financier risquerait de s'en trouver compromis par le maintien du calendrier ;

b) Ou si les recettes de péage s'écartent de façon sensible des hypothèses retenues en accord avec l'administration pour les études financières de la concession.

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 quatre ans avant la date prévue pour leur mise en service.

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

7.4. Programme des opérations.

Dans les trois mois suivant l'approbation du présent cahier des charges, les parties établissent d'un commun accord un calendrier prévisionnel indiquant, pour chacune des sections à réaliser, les dates de présentation des avant-projets par la société concessionnaire et de l'approbation des avant-projets sommaires par l'Etat.

Article 8

Mise en service des ouvrages et des installations de la concession

Avant toute mise en service totale ou partielle d'un échangeur, d'une aire annexe ou d'une section d'autoroute, l'Etat procède, sur demande du concessionnaire formulée deux mois au moins avant la date prévue pour cette mise en service, à une inspection des travaux en vue de vérifier leur conformité au présent cahier des charges.

Il procède, en outre, quelques jours avant la mise en service, à une inspection de sécurité.

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

Dans l'année qui suit cette mise en service, un dossier de récolement de l'ouvrage autoroutier est établi par la société concessionnaire.

Cette formalité ne fait pas obstacle à la réalisation ultérieure de travaux de parachèvement et d'amélioration sauf si, pour des raisons de sécurité, le ministre chargé de la voirie nationale en exige la réalisation préalablement à la mise en service. Ils font l'objet d'un procès-verbal de récolement ultérieur.

Article 9

Modifications des ouvrages Ouvrages et installations supplémentaires

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

9.2. Dans les mêmes conditions, elle est tenue de réaliser les modifications et ouvrages supplémentaires qui sont prescrits par le ministre et de les mettre en service.

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

L'Etat peut imposer à la société concessionnaire, sans que cela puisse donner lieu à une indemnité au titre du paragraphe 9.2 précédent, d'augmenter, dans un délai de deux ans, le nombre de voies initialement construites lorsque le trafic journalier moyen a atteint, sur une période de douze mois, pour les sections suivantes respectivement les chiffres de :

a) 32 000 véhicules par jour sur les sections Rives-Voiron-Montmélian-Chambéry-Sud et Meylan-Montmélian : passage de 2 x 2 à 2 x 3 voies ;

b) 35 000 véhicules par jour sur les sections L'Isle-d'Abeau-Ouest-Coiranne et Voiron-Saint-Egrève : passage de 2 x 2 à 2 x 3 voies ;

c) 63 000 véhicules par jour sur les sections Lyon-échangeur de Satolas, échangeur de Satolas-échangeur de L'Isle-d'Abeau-Ouest, échangeur de L'Isle-d'Abeau-Ouest-Coiranne et Voiron-Saint-Egrève : passage de 2 x 3 à 2 x 4 voies.

Sur la section Lyon-Coiranne, le passage à la solution à 2 x 4 voies ne peut être exigé de la société concessionnaire que sous réserve de la réalisation concomitante d'un débouché supplémentaire, à la tête de l'autoroute, sur l'agglomération lyonnaise.

Les élargissements ci-dessus ne se font pas obligatoirement de façon simultanée sur toute la longueur de la section mais peuvent être réalisés par tranches limitées aux deux échangeurs entre lesquels les trafics ci-dessus sont atteints.

Article 10

Délimitation des emprises

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

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

Article 11

Droits conférés et obligations imposées à la société concessionnaire

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

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

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

Article 12

Frais à la charge de la société concessionnaire

12.1. Tous les frais nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation des autoroutes, y compris les frais correspondant à l'éclairage des barrières de péage et des accès ainsi qu'à la mise en place de dispositifs antibruit là où cela s'avère nécessaire, sont à la charge de la société concessionnaire, sauf disposition contraire résultant de l'application éventuelle des articles 1^{er}, 4, 6 et du paragraphe 9.2.

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

12.3. Sont, en particulier, à la charge de la société concessionnaire, les dépenses d'acquisitions des terrains qui sont réalisées dès l'origine pour la phase définitive (intégrant tous les aménagements différés), à l'exception de celles des sections Meylan-Le Touvet et Saint-Egrève-Pont-de-Veurey qui font l'objet d'avances remboursables dans les conditions prévues au paragraphe 23.1.1 du présent cahier des charges et de celles visées au paragraphe 23.1.1 (b) ci-après, y compris tous les frais en résultant.

Sont également à la charge de la société concessionnaire les dépenses encourues pour le renforcement des ouvrages d'art situés sur les itinéraires routiers pour convois de classe E et super E.

12.4. Lors du raccordement à un autre réseau concédé, le coût des échangeurs est pris en charge à parts égales par chaque société concessionnaire.

12.5. La société concessionnaire assure dans la limite de 80 millions de francs, valeur avril 1971, le service des emprunts émis avant le 1^{er} novembre 1978 pour la construction de la voie express urbaine de Chambéry. Ce montant de base de 80 millions de francs est actualisé par application du coefficient K₁ défini au paragraphe 34.3. Cependant le montant cumulé nominal des annuités à la charge de la société concessionnaire avant le 31 décembre 1984 est plafonné à 141 millions de francs.

TITRE III

EXPLOITATION DE L'AUTOROUTE

Article 13

Exploitation 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, en cas de besoin, de mettre en œuvre sans délai tous les moyens 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, peut exonérer, en tout ou en partie, le concessionnaire de sa responsabilité, tant vis-à-vis de l'autorité concédante que des usagers et des tiers.

Les ouvrages établis en vertu de la présente concession sont entretenus en bon état et exploités à ses frais par le concessionnaire 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.

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.

Article 14

Règlement d'exploitation et mesures de police

14.1. La société concessionnaire doit se conformer aux mesures de police édictées par les autorités compétentes.

14.2. Elle doit, par ailleurs, soumettre à l'agrément du ministre chargé de la voirie nationale, deux mois avant la date prévue pour sa mise en application, le règlement d'exploitation qu'elle se propose d'instituer ainsi qu'un document précisant le mode de fonctionnement du service d'exploitation. L'agrément est considéré comme tacitement obtenu un mois après la saisine du ministre.

14.3. Elle doit se soumettre, sans aucun droit à l'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.

14.4. 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 d'agents de la société concessionnaire.

Article 15

Interruption 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 doit se soumettre aux obligations qui résultent des directives en vigueur relatives à l'exploitation sous chantier des autoroutes en service.

Quelle que soit la nature des autorisations nécessaires, elles sont considérées comme tacitement obtenues un mois après la saisine de l'autorité compétente.

Toute restriction importante ou interruption de trafic doit être portée à la connaissance du public par les soins de la société concessionnaire au moins quinze jours à l'avance.

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

Article 16

Obligations relatives à divers services publics

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

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

Article 17

Sans objet.

Article 18

Agents de la société concessionnaire

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

Article 19

Registre des réclamations

Il est tenu, dans tous les lieux ouverts au public, un registre destiné à recevoir les réclamations des personnes qui auraient des plaintes à formuler soit contre la société concessionnaire ou ses agents, soit contre les sociétés liées par contrat avec ladite société concessionnaire.

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

Il est présenté à toute requête du public.

Les résultats de l'instruction faite par la société sur chaque plainte y sont transcrits.

Article 20

Documents à produire par la société concessionnaire

La société concessionnaire doit fournir à la direction des routes les documents et comptes rendus fixés par une instruction du ministre chargé de la voirie nationale, établie après consultation de ladite société.

TITRE IV

REGIME FINANCIER DE LA CONCESSION

Article 21

Dispositions générales de financement

Le total du financement de l'ensemble des dépenses effectuées par la société concessionnaire pour la réalisation de l'autoroute concédée comprend :

- a) Le capital et les autres apports en fonds propres ;
- b) L'encours des emprunts non garantis par l'Etat ;
- c) L'encours des emprunts à long terme garantis par l'Etat ;
- d) Les avances de l'Etat définies à l'article 23.

Le financement des dépenses de réalisation du réseau est effectué conformément aux plans de financement figurant aux annexes 7 A et 7 B.

Article 22

Garantie de l'Etat aux emprunts à long terme

22.1 Les emprunts à long terme contractés par la société concessionnaire pour assurer le financement de l'autoroute bénéficiant de la garantie de l'Etat, en principal et en intérêts, dans les limites des montants nominaux suivants :

- a) Sections A, B, C, D, E, F, H, K : 2 050 600 000 F ;
- b) Section G Montmélian-Pont Royal : 368 000 000 F.

Le montant visé au paragraphe 22.1 (a) est définitif. Le montant visé au paragraphe 22.1 (b) est indexé sur le coefficient K1 défini au paragraphe 34.1.2 ci-après.

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

Article 23

Avances de l'Etat. - Emploi des bénéfices de la société Redevances à verser à l'Etat

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

23.1.1. Les avances remboursables de l'Etat définies à l'article 4 de la convention de concession comprennent :

- a) La valeur des ouvrages construits par l'Etat qui sont 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 ;
- b) 17 millions de francs représentant le montant des dépenses effectuées par l'Etat avant le 5 juin 1971 au titre de l'acquisition des terrains remis à la société concessionnaire ;
- c) 355 637 660,80 F représentant le montant, au 31 décembre 1984, des sommes versées par l'Etat au titre de sa garantie d'emprunts.

23.1.2. En application de l'article 29 de la loi n° 82-1152 du 31 décembre 1982 modifiée, les avances consenties par l'Etat et transférées à l'établissement public Autoroutes de France ainsi que celles qui seront ultérieurement consenties par cet établissement sont remboursées comme suit :

- a) Chaque année, la société affecte au remboursement immédiat de ces avances le solde excédentaire de trésorerie résultant de la différence constatée entre, d'une part, ses recettes d'exploitation et, d'autre part, ses dépenses d'exploitation majorées des remboursements d'emprunts. Ce versement est effectué au plus tard le 30 juin de l'année qui suit l'exercice concerné.
- b) Les remboursements des avances consenties par l'Etat visées aux paragraphes 23.1.1 ne sont pas indexés.

23.2. Emploi des bénéfices de la société.

La société doit prélever sur son bénéfice net la somme nécessaire pour constituer un fonds de réserve suffisant pour la mettre en mesure de satisfaire à ses obligations et d'exécuter les travaux de parachèvement et d'amélioration.

Lorsque la société a satisfait à ces obligations, le reliquat de ses bénéfices constitue une réserve qu'elle emploie avec l'accord du ministre chargé de la voirie nationale pour financer des investissements présentant un caractère d'intérêt général et rentrant dans son objet social.

23.3. Redevances versées à l'Etat.

La société concessionnaire verse à l'Etat, au titre de la rémunération de sa garantie, le 1^{er} juillet de chaque année les redevances suivantes, qui sont des charges de la concession :

Pendant les quatre années suivant celle de l'achèvement de la mise en service de l'ensemble des sections F, H et K une redevance égale à 0,5 p. 100 du montant initial nominal de ceux des emprunts émis avec la garantie de l'Etat au-delà de 425 millions de francs postérieurement au 31 décembre 1976 qui n'étaient pas entièrement remboursés au 1^{er} janvier de l'année en cause.

Toutefois, si au cours des dix premières années la situation de sa trésorerie ne permet pas à la société concessionnaire de verser cette redevance sans accroître ses dettes, le ministre de l'économie et des finances peut décider, sur demande de la société, que la redevance n'est pas due. Pour tout emprunt garanti ayant ainsi donné lieu à annulation d'au moins une redevance annuelle, la société concessionnaire verse à l'Etat, au mois de juin de chacune des onzième et douzième années suivant celle de l'émission de l'emprunt une redevance égale à 2,5 p. 1000 de la somme des produits, pour chacune des années où la redevance a été annulée, du montant initial nominal de l'emprunt par $(0,2 + 0,8 K)$, K étant le coefficient défini au paragraphe 34.1.1.

Article 24

Fonds de concours des collectivités locales et établissements publics

En sus de la somme indiquée au paragraphe 23.1.1 (a), 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.

Article 25

Tarif des péages

25.1. Les tarifs de péage sont fixés par la société concessionnaire et communiqués au ministre chargé de la voirie nationale au moins un mois avant la date de leur mise en application.

25.2. Le tarif moyen au kilomètre, taxes incluses, ne peut, pour les véhicules à deux essieux dont la hauteur au droit de l'essieu avant n'excède pas 1,30 mètre, être supérieur en francs à la valeur P définie ci-dessous :

$$P = 0,17 (0,4 + 0,6 K 2) (1 + t)$$

K 2 étant le coefficient défini au paragraphe 34.2 et t le rapport entre, d'une part, le montant des taxes auxquelles la société a été assujettie au cours de l'exercice précédent et, d'autre part, le volume de ses recettes nettes pendant ce même exercice.

25.3. La société concessionnaire peut appliquer des péages kilométriques différents selon les parcours.

Toutefois, les péages kilométriques applicables aux véhicules mentionnés au paragraphe 25.2 ne peuvent sur aucun parcours être supérieurs à une fois et demie la valeur P définie au même paragraphe, sauf accord de l'administration. Sur les sections comprenant des tunnels, ils peuvent atteindre deux fois cette valeur.

25.4. Sous réserve des dispositions du paragraphe 25.5 ci-dessous, le péage le plus élevé ne peut dépasser 2,5 fois le péage appliqué pour le même parcours aux véhicules mentionnés au paragraphe 25.2.

25.5. Une majoration de péage, d'un montant maximal de 70 p. 100, peut être appliquée par la société concessionnaire aux véhicules susceptibles d'entraîner une dégradation ou une usure anormale des ouvrages, tels notamment que les véhicules munis de pneumatiques à crampons.

25.6. Les transports exceptionnels admis à circuler sur l'autoroute sont soumis à des tarifs spéciaux qui peuvent déroger aux dispositions des paragraphes précédents, sous réserve de leur approbation par le ministre chargé de la voirie nationale.

25.7. En cas de tarifs insuffisants, eu égard aux dépenses à couvrir, le ministre chargé de la voirie nationale peut fixer les tarifs à appliquer par la société concessionnaire.

Article 26

Publicité des tarifs

Les tarifs sont portés à la connaissance du public dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur.

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

Article 27

Application des péages

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

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

Article 28

Perception des péages

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

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

Article 29

Franchise

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

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

Article 30

Installations annexes

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

a) Pour les installations annexes autres que les points de vente d'hydrocarbures, l'exploitant soit agréé par le ministre chargé de la voirie nationale. La demande doit être accompagnée des pièces établissant la réalité de l'appel à la concurrence et doit justifier les raisons du choix, l'agrément étant considéré comme tacitement obtenu six mois après la saisine du ministre ;

b) Pour les installations servant des boissons, elle impose à ses exploitants d'appliquer des restrictions à la vente des boissons alcoolisées qui lui sont notifiées par le ministre chargé de la voirie nationale ;

c) Les contrats d'attribution des points de vente d'hydrocarbures reçoivent l'agrément préalable du ministre chargé des carburants.

Article 31

Frais de contrôle

La société verse à l'Etat, au titre des frais de contrôle institué par le présent cahier des charges :

a) 5 p. 1 000 des dépenses de construction ou de modification des autoroutes réalisées au titre de l'année considérée ;

b) 5 p. 1 000 des recettes brutes provenant des péages.

Les dépenses de construction et de modification sont entendues frais d'études et d'acquisitions foncières compris.

Ces taux sont applicables jusqu'au 31 décembre 1988 et pourront être abaissés par accord entre les parties pour chaque période quinquennale ultérieure.

Ces versements sont exclusifs de tout autre versement à l'Etat au titre des frais de contrôle. Ils sont exigibles six mois après la clôture de l'exercice qui leur a donné naissance.

Article 32

Impôts et taxes

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

Article 33

Cautionnement

Aucun cautionnement n'est constitué par la société concessionnaire.

Article 34

Indexation

34.1. Coefficient d'indexation où le paramètre TP01 représente un index national de prix de travaux publics publié mensuellement au *Bulletin officiel de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes*.

34.1.1. Le coefficient mentionné au paragraphe 23.3 du présent cahier des charges est la valeur calculée au millième le plus voisin du rapport :

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

La valeur du paramètre d'indice (o) est celle du mois de janvier où la redevance a été annulée, la valeur du paramètre d'indice (n) étant celle du mois de janvier de l'année d'échéance de la redevance.

34.1.2. Le coefficient mentionné au paragraphe 22.1 (b) du présent cahier des charges est la valeur calculée au millième le plus voisin du rapport :

$$K\ 1 = 0,2 + 0,8 \frac{TP\ 01\ (n)}{TP\ 01\ (o)}$$

Pour l'application des dispositions du paragraphe 22.1 (b), la valeur du paramètre d'indice (o) est celle du mois de juin 1986.

Pour l'application des dispositions du paragraphe 22.1 (b), la valeur du paramètre d'indice (n) est la dernière valeur connue à la date d'émission de l'emprunt.

34.2. Le coefficient mentionné au paragraphe 25.2 du présent cahier des charges est calculé au millième le plus voisin du rapport :

$$K\ 2 = \frac{TP\ 08\ (n)}{TP\ 08\ (\text{août } 1975)}$$

Le paramètre TP 08 est un index national des travaux publics publié mensuellement au *Bulletin officiel de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes*.

La valeur du paramètre d'indice n est celle du sixième mois précédant la mise en vigueur du tarif.

34.3. Le coefficient K₃ mentionné à l'article 12.5 est égal :

Jusqu'au 31 juillet 1976 au rapport :

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

où TP 34 représente un index national de prix de travaux publics 34 publié mensuellement au *Bulletin officiel de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes*, la valeur du paramètre d'indice o étant celle d'avril 1971, soit 137,8 et celle du paramètre d'indice n étant celle du sixième mois précédant celui où l'emprunt est contracté ou, selon le cas, celui de l'exécution des travaux.

A partir d'août 1976 au rapport :

$$\frac{TP\ 34\ (\text{juillet } 1976)}{TP\ 34\ (\text{avril } 1971)} \times \frac{TP\ 08\ (n)}{TP\ 08\ (\text{juillet } 1976)} = \frac{1,667\ 7\ TP\ 08\ (n)}{100}$$

où la valeur du paramètre d'indice n est celle définie ci-dessus.

Si les indices TP 01 et TP 08 mentionnés ci-dessus disparaissent, les parties adoptent d'un commun accord des indices équivalents.

Article 35

Bilans et comptes annuels

Les bilans et comptes annuels de la société concessionnaire sont 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 doit appliquer un plan comptable particulier arrêté par les ministres compétents.

La société concessionnaire communique chaque année au ministre de l'économie et des finances et au ministre chargé de la voirie nationale :

a) Avant le 1^{er} 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 ;

b) Avant le 30 juin, les rapports du conseil d'administration et des commissaires aux comptes ainsi que le bilan et les comptes pour l'année échue.

Dans le cas où l'activité de la société concessionnaire s'étend à des domaines extérieurs à la concession, les comptes doivent faire apparaître les données propres à la concession.

TITRE V

DURÉE DE LA CONCESSION. - RETRAIT MESURES COERCITIVES

Article 36

Durée de la concession

La concession prend fin le 31 décembre 2015.

Article 37

Effets de l'expiration de la 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 trouve subrogé à tous les droits de la société concessionnaire afférents à la concession.

Il entre 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 du même jour, tous les produits de la concession lui reviennent.

37.2. Le cas échéant, les objets mobiliers qui sont nécessaires au fonctionnement des installations annexes sans faire partie de la concession peuvent être repris par l'Etat sur une estimation faite à l'amiable ou à dire d'experts.

37.3. L'Etat assume toutes les dettes et obligations de la société concessionnaire afférentes à la concession. Il est tenu de rembourser à la société concessionnaire la part de son capital social qui n'a pas été amortie. Le solde non remboursé des avances de l'Etat mentionnées à l'article 23 du cahier des charges cesse d'être dû.

Article 38

Retrait de la concession

Le ministre chargé de la voirie nationale peut retirer la concession au 1^{er} janvier de chaque année à partir de l'année 1996, moyennant un préavis d'un an.

Un retrait en application du présent article a les mêmes effets que l'expiration de la concession visée à l'article 37 ci-dessus.

Article 39

Mesures coercitives

39.1. L'inexécution totale ou partielle des obligations de la société concessionnaire résultant du présent cahier des charges peut donner lieu :

a) Soit, après mise en demeure, au versement à l'Etat d'une astreinte journalière dont le montant est plafonné par le plus élevé des deux nombres suivants :

- 10 000 F ;

- 10 p. 100 de la recette journalière moyenne calculée sur la base du dernier exercice connu, tous péages et redevances compris ;

b) Soit au paiement à l'Etat d'une amende dont le montant correspond au barème arrêté par le ministre chargé de la voirie nationale.

39.2. En outre, l'Etat peut se substituer à la société 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 pour 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 encourt la déchéance.

Après la mise en demeure non suivie d'effet, la déchéance est prononcée par décret rendu en Conseil d'Etat, sur le rapport du ministre chargé de la voirie nationale ; la société concessionnaire est préalablement appelée à faire connaître ses observations.

La déchéance n'est pas encourue dans le cas où la société concessionnaire est mise dans l'impossibilité de remplir ses engagements par des circonstances de force majeure dûment constatées.

En cas de déchéance en application du présent article, les dispositions prévues aux paragraphes 37.1 et 37.3 s'appliquent à la date de la déchéance.

TITRE VI

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 41

Contrôle

Le contrôle de la concession est assuré par les autorités et services désignés à cet effet par le ministre chargé de la voirie nationale.

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

Pour l'exécution des travaux, la société concessionnaire exerce ou fait exercer un contrôle des travaux dont les opérations sont rassemblées dans des documents de contrôle.

Article 42

Cession de la concession

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

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

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

Article 43

Emplois réservés

La société concessionnaire réserve aux anciens militaires et à leurs ayants droit les emplois qui leur sont réservés dans les conditions prévues par les lois et règlements en vigueur.

Article 44

Election de domicile

La société concessionnaire fait élection de domicile dans un département de la région parisienne ou dans un département dont le territoire est emprunté par l'autoroute.

A défaut, toute notification ou signification relative à la concession est valablement faite à la mairie de Paris.

Article 45

Néant.

Article 46

Frais de publication au Journal officiel et d'impression

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

Article 47

Annexes

Les pièces suivantes sont annexées au cahier des charges :

Annexe 1. - Plan général du réseau comprenant :

- tracé ;
- dimensionnement des plates-formes ;
- limite de concession ;
- aires de service et haltes simples ;
- échangeurs première et deuxième phase.

Annexe 2. - Profil en travers type.

Annexe 3. - Rétablissement de communications.

Annexe 4. - Échangeurs et mode de perception du péage.

Annexe 5. - Tunnels.

Annexe 6. - Instructions. - Dérogations.

Annexe 7. - Plan de financement.

La référence A concerne le réseau actuellement réalisé.

La référence B concerne la section Montmélian-Pont-Royal.

Décret du 9 mai 1988 approuvant le troisième avenant à la convention de concession de la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France relatif aux conditions technique et financières de réalisation de la section Calais-Nordausques de l'autoroute A 26 et approuvant les modifications du cahier des charges de la concession

NOR : EQU8800381D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et de la privatisation, du ministre de l'intérieur et du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports,

Vu la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 modifiée portant statut des autoroutes, ensemble le décret n° 56-1425 du 27 décembre 1956 pris pour son application ;

Vu le décret du 29 mars 1979 approuvant la convention de concession passée le 19 février 1979 entre l'Etat et la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France en vue de la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des autoroutes A 1 Roissy-en-France - Fresnes-lès-Montauban, A 2 Comblès-Hourdain, A 32 Metz - Freyming, A 34 Freyming - Reichstett, A 4 entre les autoroutes A 31 et A 32 (contournement Nord-Est de Metz), A 26 Calais-Reims ;

Vu le décret du 30 novembre 1982 approuvant le premier avenant à la convention de concession de la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France relatif aux conditions

techniques et financières de réalisation de la section Nordausque-Ouest - Saint-Omer de l'autoroute A 26 et approuvant les modifications du cahier des charges de la concession ;

Vu le décret du 26 juin 1985 approuvant les avenants aux conventions de concession passées entre l'Etat et les Sociétés de l'autoroute Esterel-Côte d'Azur, de l'autoroute Paris-Est - Lorraine, de l'autoroute Paris-Normandie, des autoroutes du Nord et de l'Est de la France, des autoroutes Paris-Rhin-Rhône, des autoroutes du Sud de la France et du tunnel routier sous le Mont-Blanc ;

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

Décrète :

Art. 1^{er}. - Sont approuvés :

1. Le troisième avenant à la convention de concession du 19 février 1979 susvisé passé le 18 avril 1988 ayant pour objet la définition des conditions techniques et financières de réalisation de la section Calais-Nordausques de l'autoroute A 26.

2. Des modifications apportées au cahier des charges annexé à la dite convention ainsi qu'à ses annexes.

Un exemplaire de l'avenant et le texte des modifications apportées au cahier des charges resteront annexés au présent décret.

Art. 2. - Le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et de la privatisation, le ministre de l'intérieur, le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports et le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur, chargé des collectivités locales, 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 9 mai 1988.

JACQUES CHIRAC

Par le Premier ministre :

*Le ministre de l'équipement, du logement,
de l'aménagement du territoire et des transports,*
PIERRE MÉHAIGNERIE

*Le ministre d'Etat, ministre de l'économie,
des finances et de la privatisation,*
ÉDOUARD BALLADUR

Le ministre de l'intérieur,
CHARLES PASQUA

*Le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur,
chargé des collectivités locales,*
YVES GALLAND

TROISIEME AVENANT

A LA CONVENTION DE CONCESSION ET AU CAHIER DES CHARGES Y ANNEXE DE LA SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES DU NORD ET DE L'EST DE LA FRANCE RELATIF A LA CONSTRUCTION, A L'ENTRETIEN ET A L'EXPLOITATION D'AUTOROUTES

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

Le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, agissant au nom de l'Etat,

D'une part, et,

La Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France, dont le siège est à Paris, 41 bis, avenue Bosquet, représentée par M. Jacques Deschamps, président du conseil d'administration, 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 le 19 février 1979 et approuvée par décret du 29 mars 1979 est modifié ainsi qu'il suit :

I. - Remplacer le 5 du paragraphe A par :

« 5. Les sections de l'autoroute A 26 comprises entre Calais et Reims, d'une longueur de 264 km environ. »

II. - Remplacer le 6 du paragraphe A par :

« 6. Les aires de service suivantes, situées sur des sections non concédées : Phalempin (A1), La Courneuve (A1), Valenciennes (A 2), La Maxe (A 31), Saint-Rémy (A 31), Pont-à-Mousson (1 31), Metz-Sud (A 31), Steenwoorde (A 25) et Fouquières-lès-Lens (A 21). »

III. - Le paragraphe B est supprimé.