Décret du 7 février 1992 approuvant la convention passée entre l'Etat et la Société des autoroutes du Sud de la France pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes

NOR : *EQUR9200063D*

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, du ministre de l'intérieur et du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace,

Vu le code de la voirie routière ;

Vu le décret n° 88-1208 du 30 décembre 1988 relatif aux péages autoroutiers ;

Vu le décret du 13 novembre 1975 approuvant la convention passée entre l'Etat et la Société des autoroutes du Sud de la France en vue de la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'*Autoroute du Soleil* (A 7 et B 7) entre Vienne et Berre, de *La Provençale* (A 8) entre Coudoux et Aix-en-Provence, de *La Languedocienne* (A 9 et B 9) Orange-Le Perthus, de l'autoroute A 61 entre Laprade et Narbonne et de l'autoroute B 71 Clermont-Ferrand-Andrézieux-Bouthéon ;

Vu le décret du 24 décembre 1976 approuvant le premier avenant à la convention de concession de la Société des autoroutes du Sud de la France relatif à la concession à cette société de l'autoroute Bayonne-Pau (A 64) ;

Vu le décret du 29 septembre 1978 approuvant le deuxième avenant à la convention de concession de la Société des autoroutes du Sud de la France relatif à l'autoroute *L'Aquitaine* (A 10) entre Poitiers et Saint-André-de-Cubzac ;

Vu le décret du 7 novembre 1979 approuvant le troisième avenant à la convention de concession de la Société des autoroutes du Sud de la France relatif aux conditions financières de réalisation de l'autoroute *L'Aquitaine* (A 10) entre Poitiers et Saint-André-de-Cubzac ;

Vu le décret du 13 novembre 1979 approuvant le quatrième avenant à la convention de concession de la Société des autoroutes du Sud de la France relatif aux conditions techniques et financières de réalisation des sections Bayonne-Orthez-Ouest et Mont-Soumoulou de l'autoroute A 64 et approuvant les modifications du cahier des charges de la concession ;

Vu le décret du 18 mars 1981 approuvant le cinquième avenant à la convention de concession de la Société des autoroutes du Sud de la France relatif aux conditions techniques et financières de réalisation de la section Chabreloche-Andrézieux-Bouthéon de l'autoroute B 71 et approuvant les modifications du cahier des charges de la concession ;

Vu le décret du 26 juin 1985 approuvant, en application de l'article 29 de la loi n° 82-1152 du 30 décembre 1982, le sixième avenant à la convention de concession de la Société des autoroutes du Sud de la France ;

Vu le décret du 14 janvier 1986 approuvant le septième avenant à la convention de concession de la Société des autoroutes du Sud de la France ayant pour objet la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de la section Le Mans-Angers de l'autoroute A 11, de la section Soumoulou-Tarbes-Est de l'autoroute A 64, de la section Arles-Nîmes de l'autoroute A 55, des entrées sur l'autoroute A 7, au Nord de Péage-de-Roussillon, au Nord d'Orange et au Sud d'Orange et de l'échangeur de Valence-d'Agen sur l'autoroute A 62, ainsi que la concession de l'exploitation et de l'entretien de la rocade Est de Toulouse (A 612), et approuvant les modifications du cahier des charges de la concession ;

Vu le décret du 6 mai 1988 approuvant le huitième avenant à la convention de concession de la Société des autoroutes du Sud de la France, ayant pour objet la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des sections Labenne (A 63)-Orthez-Ouest, Capvern-Martres-Tolosane, et de la bretelle Guiche-Briscous de l'autoroute A 64, de l'antenne de Balbigny de l'autoroute A 72, de la bretelle de raccordement de l'échangeur Le Mans-Sud de l'autoroute A 11, la concession de l'entretien et de l'exploitation de la section Tarbes-Est-Capvern de l'autoroute A 64, et relatif aux conditions techniques et financières de réalisation de la section Arles-Nîmes de l'autoroute A 55, et approuvant les modifications du cahier des charges de la concession ;

Vu le décret du 12 avril 1991 approuvant le neuvième avenant à la convention de concession de la Société des autoroutes du Sud de la France relatif à la prise en charge de certaines dépenses de gendarmerie par les sociétés concessionnaires d'autoroutes ;

Vu le décret du 14 mai 1991 approuvant des avenants aux cahiers des charges annexés aux conventions passées entre l'Etat et les sociétés des autoroutes du Sud de la France, des autoroutes Paris-Rhin-Rhône et des autoroutes Rhône-Alpes pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes (financement du tronçon central du contournement autoroutier Est de Lyon) ;

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

Décrète :

Art. 1er. – Sont approuvés :

1. La convention passée le 10 janvier 1992 entre l'Etat et la Société des autoroutes du Sud de la France pour la construction, l'entretien et l'exploitation :

- de l'autoroute A 7 entre les échangeurs de Vienne-Nord et de Berre (entretien et exploitation seulement pour la section Vienne-Nord–Ternay) ;
- de l'autoroute A 8 entre la bifurcation de Coudoux (A 7) et l'échangeur Ouest d'Aix-en-Provence ;
- de l'autoroute A 9 entre la bifurcation d'Orange (A 7) et la frontière espagnole au Perthus ;
- de l'autoroute A 10 entre l'échangeur de Poitiers-Sud et Saint-André-de-Cubzac ;
- de l'autoroute A 11 entre l'échangeur du Mans-Ouest et Angers, y compris la bretelle autoroutière reliant A 11 à la rocade Sud-Ouest du Mans ;
- de l'autoroute A 20 entre Brive-la-Gaillarde et Montauban ;
- de l'autoroute A 20 entre Toulouse et Pamiers ;
- de l'autoroute A 46 entre Ternay (A 7) et Saint-Priest (A 43) ;
- de l'autoroute A 54 entre la bifurcation de Nîmes-Ouest (A 9) et Arles ;
- de l'autoroute A 54 entre Salon et Saint-Martin-de-Crau ;
- de l'autoroute A 61 entre l'échangeur du Palays à Ramonville et la bifurcation de Narbonne ;
- de l'autoroute A 62 entre l'échangeur de La Brède et celui de Lalande à Toulouse ;
- de l'autoroute A 64 entre la bifurcation de Labenne (A 63) et Martres-Tolosane (entretien et exploitation seulement pour les sections Orthez-Ouest–Mont et Tarbes-Est–Capvern), y compris la bretelle autoroutière entre la bifurcation de Guiche et l'échangeur de Briscous et les bretelles de Peyrehorade et du Val-d'Aran ;
- de l'autoroute A 64 entre l'échangeur de Bordelongue à Toulouse et Muret ;
- de l'autoroute A 68 entre l'échangeur avec A 61 à Toulouse et Gémil, y compris la bretelle de liaison en direction de Castres ;
- des autoroutes A 72 et A 89 entre Andrézieux-Bouthéon et Lussat (entretien et exploitation seulement entre Thiers-Ouest et Chabreloche), y compris la pénétrante Nord de Clermont-Ferrand entre Lussat et A 71 ;
- de l'autoroute A 83 entre l'échangeur de La Courneuve à Nantes et la bifurcation de Niort (A 10) ;
- de l'autoroute A 720 entre Lussat et Lempdes ;
- de l'autoroute A 87 Angers–La Roche-sur-Yon ;
- de l'autoroute A 89 entre la bifurcation de Nervieux (A 72) et l'échangeur de Balbigny ;
- de l'autoroute A 89 entre Balbigny et la bifurcation A 6-A 46 au Nord de Lyon ;
- de l'autoroute A 89 entre Clermont-Ferrand (Lussat) et Bordeaux ;
- de l'autoroute A 749 constituant le contournement Est de Valence ;
- de l'autoroute A 837 entre Rochefort et Saintes ;
- ainsi que pour l'entretien et l'exploitation des autoroutes A 62 et A 61 entre les échangeurs de Lalande et du Palays à Toulouse.

Cette convention remplace la convention du 10 novembre 1975 approuvée par décret du 13 novembre 1975 susvisé.

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 10 novembre 1975, à l'exception des annexes techniques restant en vigueur. 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 du budget, le ministre de l'intérieur et le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace 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 7 février 1992.

ÉDITH CRESSON

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace,
PAUL QUILÈS

Le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget,
PIERRE BÉRÉGOVOY

Le ministre de l'intérieur,
PHILIPPE MARCHAND

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, des transports et de l'espace, agissant au nom de l'Etat,

D'une part,

Et la Société des autoroutes du Sud de la France, anciennement Société de l'autoroute de la vallée du Rhône, dont le siège social est fixé à Paris, 41 *bis*, avenue Bosquet (7e), représentée par M. Jacques Monestier, président du conseil d'administration dûment accrédité,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Article 1er

Sous réserve des dispositions des actes administratifs intervenus ou 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 des autoroutes ou sections d'autoroutes, et des aires de service suivantes, y compris les ouvrages et installations annexes :

1.1. Sections, ouvrages et installations annexes en service :

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

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

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

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

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

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

g) La section Lussat (Puy-de-Dôme)-Lempdes (Puy-de-Dôme) de l'autoroute A 720 d'une longueur de 7,2 km qui raccorde l'autoroute A 89 à la pénétrante Est de Clermont-Ferrand, à l'Ouest de Lempdes.

h) Les sections de l'autoroute A 64 *La Pyrénéenne* comprises entre Briscous (Pyrénées-Atlantiques) et Pinas (Hautes-Pyrénées).

La longueur totale de ces sections est de 169 km.

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

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

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

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

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

n) La section la Cour-Neuve (Loire-Atlantique)-Montaigu (Vendée) de l'autoroute A 83, d'une longueur de 22,6 km.

Les sections suivantes sont toutefois construites par l'Etat et remises à la société concessionnaire :

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

p) La section Tarbes-Est-Capvern de l'autoroute A 64 comprise entre l'échangeur de Tarbes-Est et Capvern (franchissement de la R.N. 117), d'une longueur de 25,3 km.

q) La bretelle d'Aucamville de l'autoroute A 62, d'une longueur de 1 km.

r) La section de l'autoroute A 89 comprise entre Thiers-Ouest et Chabreloche (Puy-de-Dôme), d'une longueur de 11 km.

s) La section de l'autoroute A 64 Orthez-Ouest-Mont, d'une longueur de 13,9 km.

t) La section Vienne-Nord-Ternay de l'autoroute A 7 comprise entre l'échangeur de Vienne-Nord, avec la pénétrante de Vienne, et l'échangeur de Ternay avec A 46 Sud et A 47. Cette section a une longueur de 6,5 km.

1.2. Sections en cours de réalisation :

a) Les sections suivantes de l'autoroute A 64 *La Pyrénéenne* :

La section Labenne (Landes)-Guiche (Pyrénées-Atlantiques) comprise entre la bifurcation avec A 63 au Sud de Labenne et la bifurcation avec la bretelle Guiche-Urt-Briscous, d'une longueur de 20,8 km ;

La section Pinas (Hautes-Pyrénées)-Martres-Tolosane (Haute-Garonne) comprise entre le franchissement de la R.N. 117 et la R.N. 117 à l'Est de Martres, d'une longueur de 55 km.

b) La section de l'autoroute A 46 comprise entre son raccordement à l'autoroute A 7 à Ternay et son raccordement à l'autoroute A 43 à Saint-Priest, d'une longueur de 22 km, et le raccordement au boulevard urbain Sud (B.U.S.), d'une longueur de 1 km.

c) La section de l'autoroute A 83 Nantes-Niort comprise entre l'échangeur de Montaigu et la bifurcation avec l'autoroute A 10 à Niort, d'une longueur de 117 km.

d) La section Toulouse-Muret de l'autoroute A 64 comprise entre l'échangeur de Bordelongue avec les rocades Ouest et Sud de Toulouse, et le raccordement à la R.N. 117 à Muret (Haute-Garonne). La longueur de cette section est de 15 km.

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

Les sections suivantes sont toutefois construites par l'Etat et remises à la société concessionnaire :

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

1.3. Sections à réaliser :

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

a) La section de l'autoroute A 54 Salon-Saint-Martin-de-Crau comprise entre le raccordement à la section de l'autoroute A 54 en service, au Sud de Salon (point de raccordement situé à 150 mètres à l'Ouest de la sortie vers Pélissanne) et la déviation de Saint-Martin-de-Crau (Bouches-du-Rhône). Cette section a une longueur de 23 km.

b) L'autoroute A 837 Rochefort (R.N. 137 Ouest)-A 10 (Saintes), d'une longueur de 34 km.

c) L'autoroute A 89 Clermont-Ferrand-Bordeaux, d'une longueur de 352 km, qui comprend :

- le contournement Nord de Clermont-Ferrand avec raccordement à Lussat à l'autoroute A 89 et à la bifurcation avec A 720 ;
- la section Clermont-Ferrand-Périgueux ;
- la section Périgueux-Bordeaux.

d) La section de l'autoroute A 20 Brive-la-Gaillarde-Montauban, d'une longueur de 128 km.

e) La section de l'autoroute Toulouse-Pamiers, d'une longueur de 40 km.

f) La section de l'autoroute A 89 reliant Balbigny (R.N. 82) à la bifurcation A 6-A 46 au Nord de Lyon, à l'exception de son extrémité Est. Cette section a une longueur de 41 km.

g) La section du contournement Est de Valence (A 749) comprise entre l'échangeur avec la route express Romans-Saint-Marcel-lès-Valence (Drôme) et la bifurcation avec A 7 au Sud d'Etoile-sur-Rhône (Drôme). Cette section a une longueur de 17 km.

h) L'autoroute A 87 Angers-La Roche-sur-Yon, d'une longueur de 108 km.

i) La bretelle autoroutière entre A 64 (échangeur de Peyrehorade) et la R.N. 117 à l'Ouest de Peyrehorade, d'une longueur de 7 km.

j) La bretelle du Val-d'Aran entre A 64 (l'échangeur de Montrejeau) et la R.N. 125 au Sud de Montréjeau, d'une longueur de 6 km.

k) La pénétrante Nord de Clermont-Ferrand comprise entre Lussat (A 89) et A 71 (sortie Nord de Clermont-Ferrand), d'une longueur de 7,2 km.

l) La bretelle de liaison de l'autoroute A 68 à la R.D. 112, près de Verfeil (Haute-Garonne), en direction de Castres, d'une longueur de 10 km.

Des avenants à la présente convention préciseront les conditions techniques et financières de la réalisation des autoroutes et sections d'autoroutes mentionnées ci-dessus.

Article 2

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

Article 3

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

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

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

Article 4

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

Article 5

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

Article 6

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

Article 7

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

Fait à Paris, le 10 janvier 1992.

Pour l'Etat :
Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace,
PAUL QUILÈS

Pour la Société des autoroutes du Sud de la France :
Le président,
J. MONESTIER

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier

OBJET ET NATURE DE LA CONCESSION

Article 1er

Objet de la concession

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

1.1. Sections, ouvrages et installations annexes en service :

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

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

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

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

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

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

g) La section Lussat (Puy-de-Dôme)-Lempdes (Puy-de-Dôme) de l'autoroute A 720 d'une longueur de 7,2 km qui raccorde l'autoroute A 89 à la pénétrante Est de Clermont-Ferrand, à l'Ouest de Lempdes.

h) Les sections de l'autoroute A 64 *La Pyrénéenne* comprises entre Briscous (Pyrénées-Atlantiques) et Pinas (Hautes-Pyrénées). La longueur totale de ces sections est de 169 km.

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

j) La section de l'autoroute A 11 *L'Océane* Le Mans-Angers, comprise entre l'échangeur du Mans-Ouest et l'axe de l'ouvrage d'art rétablissant la R.N. 23, au Nord-Est d'Angers, d'une longueur de 81,4 km. Cette section comprend la bretelle autoroutière de Pellouailles et la bretelle Sud-Ouest du Mans reliant A 11 (échangeur Le Mans-Sud) à la rocade Sud-Ouest du Mans, au carrefour de la R.D. 309, d'une longueur de 3,4 km.

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

l) La section de l'autoroute A 54 comprise entre la bifurcation avec l'autoroute A 7, à l'Est de Salon et une limite fixée 150 mètres à l'Ouest du musoir de la sortie vers Pélissanne (sens A 7-Salon). Cette section d'A 54 a une longueur de 2 km environ.

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

n) La section La Cour-Neuve (Loire-Atlantique)-Montaigu (Vendée) de l'autoroute A 83, d'une longueur de 22,6 km.

Les sections suivantes sont toutefois construites par l'Etat et remises à la société concessionnaire :

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

p) La section Tarbes-Est-Capvern de l'autoroute A 64 comprise entre l'échangeur de Tarbes-Est et Capvern (franchissement de la R.N. 117), d'une longueur de 25,3 km

q) La bretelle d'Aucamville de l'autoroute A 62, d'une longueur de 1 km.

r) La section de l'autoroute A 89 comprise entre Thiers-Ouest et Chabreloche (Puy-de-Dôme), d'une longueur de 11 km.

s) La section de l'autoroute A 64 Orthez-Ouest-Mont, d'une longueur de 13,9 km.

t) La section Vienne-Nord-Ternay de l'autoroute A 7 comprise entre l'échangeur de Vienne-Nord avec la pénétrante de Vienne et l'échangeur de Ternay avec A 46 Sud et A 47. Cette section a une longueur de 6,5 km.

1.2. Sections en cours de réalisation :

a) Les sections suivantes de l'autoroute A 64 *La Pyrénéenne :*

- la section Labenne (Landes) - Guiche (Pyrénées-Atlantiques) comprise entre la bifurcation avec A 63 au Sud de Labenne et la bifurcation avec la bretelle Guiche-Urt-Briscous, d'une longueur de 20,8 km ;

- la section Pinas (Hautes-Pyrénées)-Martres Tolosane (Haute-Garonne) comprise entre le franchissement de la R.N. 117 et la R.N. 117 à l'Est de Martres, d'une longueur de 55 km.

b) La section de l'autoroute A 46 comprise entre son raccordement à l'autoroute A 7 à Ternay et son raccordement à l'autoroute A 43 à Saint-Priest, d'une longueur de 22 km, et le raccordement au boulevard urbain Sud (B.U.S.), d'une longueur de 1 km.

c) La section de l'autoroute A 83 Nantes-Niort comprise entre l'échangeur de Montaigu et la bifurcation avec l'autoroute A 10 à Niort, d'une longueur de 117 km.

d) La section Toulouse-Muret de l'autoroute A 64, comprise entre l'échangeur de Bordelongue avec les rocades Ouest et Sud de Toulouse, et le raccordement à la R.N. 117 à Muret (Haute-Garonne). La longueur de cette section est de 15 km.

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

Les sections suivantes sont toutefois construites par l'Etat et remises à la société concessionnaire :

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

1.3. Sections à réaliser :

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

a) La section de l'autoroute A 54 Salon-Saint-Martin-de-Crau comprise entre le raccordement à la section de l'autoroute A 54 en service, au Sud de Salon (point de raccordement situé à 150 mètres à l'Ouest de la sortie vers Pelissanne) et la déviation de Saint-Martin-de-Crau (Bouches-du-Rhône). Cette section a une longueur de 23 km.

b) L'autoroute A 837 Rochefort (R.N. 137 Ouest)-A 10 (Saintes), d'une longueur de 34 km.

c) L'autoroute A 89 Clermont-Ferrand-Bordeaux, d'une longueur de 352 km, qui comprend :

- le contournement Nord de Clermont-Ferrand avec le raccordement à Lussat à l'autoroute A 89 et à la bifurcation avec A 720 ;

- la section Clermont-Ferrand-Périgueux ;

- la section Périgueux-Bordeaux.

d) La section de l'autoroute A 20 Brive-la-Gaillarde-Montauban, d'une longueur de 128 km.

e) La section de l'autoroute Toulouse-Pamiers, d'une longueur de 40 km.

f) La section de l'autoroute A 89 reliant Balbigny (R.N. 82) à la bifurcation A 6-A 46 au Nord de Lyon, à l'exception de son extrémité Est. Cette section a une longueur de 41 km.

g) La section du contournement Est de Valence (A 749) comprise entre l'échangeur avec la route express Romans-Saint-Marcel-lès-Valence (Drôme) et la bifurcation avec A 7 au Sud d'Etoile-sur-Rhône (Drôme). Cette section a une longueur de 17 km.

h) L'autoroute A 87 Angers-La Roche-sur-Yon, d'une longueur de 108 km.

i) La bretelle autoroutière entre A 64 (échangeur de Peyrehorade) et la R.N. 117 à l'Ouest de Peyrehorade, d'une longueur de 7 km.

j) La bretelle du Val-d'Aran entre A 64 (l'échangeur de Montrejeau) et la R.N. 125 au Sud de Montrejeau, d'une longueur de 6 km.

k) La pénétrante Nord de Clermont-Ferrand comprise entre Lussat (A 89) et A 71 (sortie Nord de Clermont-Ferrand), d'une longueur de 7,2 km.

l) La bretelle de liaison de l'autoroute A 68 à la R.D. 112 près de Verfeil (Haute-Garonne) en direction de Castres, d'une longueur de 10 km.

Des avenants à la présente concession préciseront les conditions techniques et financières de la réalisation des autoroutes et sections d'autoroutes mentionnées ci-dessus.

Article 2

Assiette de la concession

La concession s'étend 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, les dépendances et installations annexes directement nécessaires au service des usagers et réalisées en vue d'améliorer l'exploitation telles que aires de stationnement, stations-service, restaurants, hôtels, motels, centres d'entretien, bureaux, hangars et logements de service.

Sur les raccordements aux voiries existantes, la limite de la concession est fixée au premier carrefour à partir de l'autoroute.

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

Les terrains déjà acquis par l'Etat, nécessaires à la concession, sont mis à la disposition du concessionnaire dans les conditions fixées à l'article 5 et au paragraphe 3 de l'article 12. Les autres terrains nécessaires à la concession sont acquis directement par le concessionnaire ; ils sont, dès leur acquisition, intégrés au domaine de l'Etat.

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, 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 2 574 km environ, compte tenu des sections énumérées aux paragraphes 1.1, 1.2 et 1.3 dont les sections déjà construites par l'Etat, d'une longueur de 73,5 km.

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 et des bretelles sont définis dans le tableau ci-après et par les annexes 4 (profils en travers types) au présent cahier des charges.

AUTOROUTES	NOMBRE DE VOIES et largeur de plate-forme		VITESSE DE RÉFÉRENCE (km/h)
	Phase définitive	Première phase éventuellement	
A 61			
Laprade-Langon.	2 × 3 voies sur 34 m ; T.P.C. : 5 m.	2 × 2 voies sur 27,50 m ; T.P.C. : 5 m.	140 (sauf dérogations locales)
Langon-Agen.	2 × 2 voies sur 26 m ; T.P.C. : 5 m ; B.A.U. : 2,50 m.		140 (sauf dérogations locales)
Agen-Castelsarrasin.	2 × 2 voies sur 26 m ; T.P.C. : 5 m ; B.A.U. : 2,50 m.		120 (sauf dérogations locales)
Castelsarrasin-Montauban.	2 × 2 voies sur 26,5 m ; T.P.C. : 5 m ; B.A.U. : 3 m.		140 (sauf dérogations locales)
Montauban-Bruguières.	2 × 3 voies sur 33,5 m ; T.P.C. : 5 m ; B.A.U. : 3 m.	2 × 2 voies sur 26,5 m ; T.P.C. : 5 m ; B.A.U. : 3 m.	140 (sauf dérogations locales)
Bruguières-Toulouse.	2 × 3 voies sur 34 m ; T.P.C. : 5 m ; B.A.U. : 3 m.	2 × 2 voies sur 27 m ; T.P.C. : 5 m ; B.A.U. : 3 m.	140 (sauf dérogations locales)
Toulouse (Le Palays)-Narbonne.	2 × 3 voies sur 33,5 m ; T.P.C. : 5 m ; B.A.U. : 3 m.	2 × 2 voies sur 26,5 m ; T.P.C. : 5 m ; B.A.U. : 3 m.	140 (sauf dérogations locales)

AUTOROUTES	NOMBRE DE VOIES et largeur de plate-forme		VITESSE DE RÉFÉRENCE (km/h)
	Phase définitive	Première phase éventuellement	
A 89			
Clermont-Ferrand–Chabreloche (P.K. 0 à 43,3).	2 × 2 voies sur 24,5 m ; T.P.C. : 4 m excepté entre P.K. 28,9 et 43,3 où T.P.C. : 3 m ; B.A.U. : 2,50 m.		140 (sauf dérogations locales)
Chabreloche–Grezolles (P.K. 43,3 à P.K. 68,1).	2 × 2 voies sur 23,5 m ; T.P.C. : 3 m excepté entre P.K. 48,3 et 50,8 et entre P.K. 63,8 et 65,8 où T.P.C. : 2 m ; B.A.U. : 2,50 m ; berme engazonnée : 0,75 m.		80
Grezolles–Saint-Germain-Laval (P.K. 68,1 à P.K. 75,3).	2 × 2 voies sur 23,5 m ; T.P.C. : 3 m ; B.A.U. : 2,50 m ; berme engazonnée : 0,75 m.		100
Saint-Germain-Laval–Nervieux (P.K. 75,3 à P.K. 84,6).	2 × 2 voies sur 23,5 m ; T.P.C. : 3 m excepté entre P.K. 81,6 et 84,6 où T.P.C. : 5 m ; B.A.U. : 2,50 m ; berme engazonnée : 0,75 m.		120
Nervieux–Balbigny.	2 × 2 voies sur 23,50 m ; T.P.C. : 3 m ou 3,5 m ; B.A.U. : 2,5 m ; berme : 0,75 m.		120
A 72			
Nervieux–Feurs (P.K. 84,6 à P.K. 95,5).	2 × 2 voies sur 23,5 m ; T.P.C. : 3 m excepté entre P.K. 84,6 et 85,6, entre P.K. 89,3 et 90,3 et entre P.K. 94,6 et 95,5 où T.P.C. : 5 m ; B.A.U. : 2,50 m ; berme engazonnée : 0,75 m.		140
Feurs–Andrézieux-Bouthéon (P.K. 95,5 à P.K. 122,3).	2 × 2 voies sur 23,5 m ; T.P.C. : 3 m ; B.A.U. : 2,50 m ; berme engazonnée : 0,75 m excepté entre P.K. 95,5 et 98,8, entre P.K. 111,1 et 113,3 et entre P.K. 117,5 et 122,3 où : 2 × 2 voies sur 25,50 m ; T.P.C. : 5 m.		140
A 9			
Le Boulou–Le Perthus.	2 × 2 voies sur 26,50 m ; T.P.C. : 5 m ; B.A.U. : 3 m.		100
A 10			
Poitiers-Sud–Saint-André-de-Cubzac.	2 × 2 voies sur 27 m ; T.P.C. : 5 m ; B.A.U. : 3 m.		140
A 64			
Section A 63–Guiche (P.K. 0 à P.K. 21).	2 × 2 voies sur 23,5 m ; T.P.C. : 2,5 m ou 3 m ou 5 m, selon les tronçons ; B.A.U. : 2,5 m.	Chaussée bidirectionnelle à 2 voies.	120 en phase définitive
Section Guiche–Orthez.	2 × 2 voies sur 24 m ; T.P.C. : 2,50 m ou 3 m ou 5 m selon les tronçons ; B.A.U. : 2 m ou 2,50 m, selon les tronçons. Les ouvrages non courants auront une largeur utile de tablier de 8,5 m avec des bandes dérasées de 1 m à droite et 0,5 m à gauche.		120
Bretelle autoroutière Guiche–Urt–Briscous (15,6 km environ).	2 × 2 voies sur 23 m ; T.P.C. : 2,5 m ; B.A.U. : 2,5 m. Sur ouvrage non courant, tablier de 8,5 m de largeur utile avec bande dérasée de 1 m à droite et 0,5 m à gauche.		120
Orthez–Soumoulou.	2 × 2 voies sur 27 m ; T.P.C. : 5 m ; B.A.U. : 3 m.		120
Soumoulou–Tarbes-Est.	2 × 2 voies sur 24 m ; T.P.C. : 3 m ; B.A.U. : 2,50 m excepté entre P.K. 113,6 à 122,6 et 130,25 à 132,5 où 2 × 2 voies sur 26 m ; T.P.C. : 5 m ; B.A.U. : 2,50 .		120 100 (sur les rampes)
Tarbes-Est–Capvern.	2 × 2 voies sur 23,5 m et 3 voies pour V.S.V.L. sur 24 m ; T.P.C. : 3 m ; B.A.U. : 2,5 m.		100

AUTOROUTES	NOMBRE DE VOIES et largeur de plate-forme		VITESSE DE RÉFÉRENCE (km/h)
	Phase définitive	Première phase éventuellement	
Capvern-Pinas.	2 x 2 voies sur 23,5 m et 28,5 m ; T.P.C. : 3 m et 8 m ; B.A.U. : 2,5 m.		120
Pinas-Martres-Tolosane.	2 x 2 voies sur 24,6 m ; T.P.C. : 3 m et 5 m entre Lestelle et Martres ; B.A.U. : 2,5 m.		120
Toulouse-Muret.	2 x 3 voies sur 32 m de Toulouse à Roques ; T.P.C. : 3 m ; B.A.U. : 3 m de Roques à Muret élargissable à 2 x 3 voies.	De Roques à Muret 2 x 2 voies sur 32 m ; T.P.C. : 10 m ; B.A.U. : 3 m.	120
A 720			
Lussat-Lempdes (bretelle dite de Lempdes).	2 x 2 voies sur 26,5 m ; T.P.C. : 5 m ; B.A.U. : 3 m (sauf dérogations).		140 (sauf dérogations locales)
A 11			
Le Mans-Pellouailles (P.K. 0 à 76,5).	2 x 2 voies sur 23,5 m ; T.P.C. : 3 m ; B.A.U. : 2,50 m excepté entre P.K. 0 à 3, 14,5 à 17,5, 31 à 35,5, 48,2 à 51,3 et 68,4 à 72,4 où 2 x 2 voies sur 25,50 m ; T.P.C. : 5 m ; B.A.U. : 2,50 m.		120
Pellouailles-Angers (P.K. 76,5 à 81,5).	2 x 3 voies sur 30,50 m ; T.P.C. : 3 m ; B.A.U. : 2,50 m.	2 x 2 voies sur 24 m ; T.P.C. : 3 m ; B.A.U. : 3 m.	120
A 54			
Arles-Nîmes.	2 x 2 voies sur 23,50 m non élargissable ; T.P.C. : 3 m ou 5 m ; B.A.U. : 2,80 m.		120
A 46			
Saint-Priest-R.D. 518.	Elargissable à 2 x 3 voies.	2 x 2 voies sur 25 m et 2 x 2 voies sur 25,5 m ; T.P.C. : 3,5 m ; B.A.U. : 3,25 m.	100
R.D. 518-B.U.S.	Elargissable à 2 x 3 voies.	2 x 2 voies sur 26 m ; T.P.C. : 3,5 m ; B.A.U. : 3,25 m.	100
B.U.S.-A 7.	Elargissable à 2 x 3 voies.	2 x 2 voies sur 26 m ; T.P.C. : 3 m ; B.A.U. : 3,25 m.	100
A 68			
Toulouse-Gémil.	Entre A 61 et l'échangeur de l'Union. Elargissable à 2 x 3 voies. Entre l'échangeur de l'Union et Gémil 2 x 2 voies sur 25 m ; T.P.C. : 3 m ; B.A.U. : 3 m (section avec voie pour véhicules lents).	2 x 2 voies sur 32 m entre A 61 et l'échangeur de l'Union ; T.P.C. : 10 m ; B.A.U. : 3 m.	100
A 83			
Nantes-Niort.	2 x 2 voies sur 24,5 m et 26,5 m sur 25 % du tracé ; T.P.C. : 3 m et 5 m sur 25 % du tracé ; B.A.U. : 3 m.		120

3.3. Les autoroutes doivent permettre le passage des convois militaires M 120. Toutefois les ouvrages des autoroutes construites avant la date d'application de la circulaire du 29 décembre 1971 fixant les normes des convois M 120 ont été conçus sur la base de la circulaire du 11 février 1946 (char de 100 tonnes).

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

AUTOROUTES	DIFFUSEURS		VOIES RACCORDÉES
	Première phase	Deuxième phase	
A 7	1/2 diffuseur de Vienne Nord (orienté vers le Nord).		A 7
	1/2 diffuseur de Condrieu (orienté vers le Nord) sur contournement de Vienne.		R.N. 86
	1/2 diffuseur de Vienne Sud (orienté vers le Sud).		R.N. 7

AUTOROUTES	DIFFUSEURS		VOIES RACCORDÉES
	Première phase	Deuxième phase	
	Entrée d'Auberives (chaussée Ouest sens Nord-Sud).		R.N. 7
	Chanas.		R.D. 519
	Tain.		R.D. 532
	Valence Nord.		R.N. 7
	Valence Sud.		R.N. 7
	Loriol.		R.D. 104
	Montélimar Nord.		R.N. 7
	Montélimar Sud.		R.N. 7
	Bollène.		R.N. 94
	Entrée d'Orange Nord (chaussée Ouest sens Nord-Sud).		CC nº 8 (Piolenc)
	Bifurcation A 7/A 9 Orange.		A 9
	Orange.		R.D. 17
	Entrée d'Orange Sud (chaussée Est sens Sud-Nord).		R.N. 7
	Avignon Nord.		R.N. 107
	Avignon Sud.		R.N. 7
	Cavaillon.		R.N. 538
	Sénas.		R.N. 7
	Sortie de Salon Nord (chaussée Ouest sens Nord-Sud).		R.D. 538
	Entrée de Salon Nord (chaussée Est sens Sud-Nord).		R.D. 538
	Salon.		A 54
	Bifurcation A 7/A 8.		A 8
A 10	Poitiers Sud (avec société Cofiroute).		A 10
	Soudan.		R.N. 11
	Niort Est.		R.N. 11
	Niort Sud.		R.N. 150
	Saint-Jean-d'Angély.		R.D. 939
	Saintes.		Rocade Ouest de Saintes
	Pons.		R.D. 732
	Mirambeau.		R.D. 730
	Saint-Aubin-de-Blaye.		R.D. 254
	Deux demi-diffuseurs à Saint-André-de-Cubzac (orientés vers le Nord).		R.N. 10
A 11	Le Mans Ouest (avec société Cofiroute).		A 11
		Le Mans Sud.	R.D. 309 et rocade Sud-Ouest du Mans
	Sablé-La Flèche.		R.D. 306
	Durtal.		R.D. 859
	Seiches-sur-le-Loir.		R.D. 766
	Bifurcation de Pellouailles-les-Vignes (orientée vers Angers).		R.N. 23
	Entrée sur chaussée Sud-Nord à Angers (R.N. 23).		R.N. 23
A 8	Sortie de Coudoux (chaussée Aix-Coudoux).		R.D. 19
	Entrée de Coudoux (chaussée Coudoux-Aix).		R.D. 10
	1/2 diffuseur d'Aix Ouest (orienté vers l'Ouest).		R.D. 10
A 9	Roquemaure.		R.N. 580
	Remoulins.		R.N. 100
	Nîmes Est.		R.N. 86
	Nîmes Ouest.		R.N. 113
	Gallargues-le-Montueux.		R.N. 113
		Lunel.	R.D. 34
	Vendargues.		R.N. 113
	Montpellier Est.		R.D. 66
	Montpellier Sud.		R.D. 986
		Rondelet (construit par l'Etat).	R.D. 132 et R.D. 116
	Saint-Jean-de-Védas.		R.D. 116 e
	Sète.		R.N. 113

AUTOROUTES	DIFFUSEURS		VOIES RACCORDÉES
	Première phase	Deuxième phase	
	Agde-Pézenas.		R.D. 13
	Béziers Est.		R.D. 28
	Béziers Ouest.		R.D. 64
	Narbonne Est.		R.D. 168
	Narbonne Sud.		R.N. 9
	Bifurcation A 9/A 61 (Narbonne).		A 61
	Sigean.		R.N. 9
	Leucate.		R.N. 9
	Perpignan Nord.		R.N. 9
	Perpignan Sud.		R.D. 73
	Le Boulou.		R.D. 115
A 61	Villefranche.		R.D. 622
	Castelnaudary.		R.D. 6
	Carcassonne Ouest.		R.N. 161
	Carcassonne Est.		R.N. 113
		Bram.	Rocade Sud-Ouest de Bram
	Lézignan.		R.D. 611
A 62	Labrède (partie).		R.N. 113
	Podensac.		R.D. 117
	Langon.		R.D. 125 e
	La Réole.		R.D. 9
	Marmande.		R.D. 933
	Aiguillon.		R.D. 8
	Agen.		R.D. 931
	Valence d'Agen.		R.D. 953
	Castelsarrasin.		R.N. 113
	Montauban.		R.N. 20
	Saint-Jory.		R.D. 63 g
A 64	Briscous.		R.D. 21
	Urt.		R.D. 936
		1/2 Guiche.	R.D. 261
	Peyrehorade.		R.D. 19
	Salies-de-Béarn.		R.D. 30
	Orthez.		R.D. 9
	Artix.		R.N. 117
		Lescar.	R.D. 289
	Pau.		Avenue Sallenave
		Morlaas.	R.D. 943
	Soumoulou.		R.N. 117
	Tarbes Ouest.		Déviation de Juillan
	Tarbes Est.		R.N. 117
	Tournay.		R.D. 20
	Capvern.		R.N. 117
	Lannemezan.		R.D. 939
	Montréjeau.		R.N. 117
	Saint-Gaudens.		R.D. 33
	Saint-Martory.		R.D. 117
	Boussens.		R.N. 117
	1/2 Martres-Tolosane.		R.N. 117
A 64			
Toulouse-Muret.	- Bifurcation de Bordelongue.		Rocade Ouest de Toulouse
	- Chapitre.		R.D. 980
	- Francazal.		R.D. 63
	- Roques.		R.N. 117
	- Muret Est.		R.N. 117 - R.D. 12 et voie du canal Saint-Martory
A 89	Thiers Ouest.		R.D. 44
	Thiers Est.		R.N. 89
	Noirétable.		R.D. 53
	Saint-Germain-Laval.		R.D. 8
	Bifurcation de Nervieux.		A 72
	Balbigny.		R.N. 82
A 72	Feurs.		R.N. 89
	Montbrison.		R.D. 498

AUTOROUTES	DIFFUSEURS		VOIES RACCORDÉES
	Première phase	Deuxième phase	
	1/2 diffuseur d'Andrézieux (orienté vers Clermont).		R.D. 12
	1/2 diffuseur d'Andrézieux (orienté vers Saint-Etienne).		R.D. 498
A 61 et *A 62*	Bifurcation de Lalande.		Rocade Nord-Ouest de Toulouse
	Izards.		R.D. 15
	Croix-Daurade.		R.N. 88
		Bifurcation avec la V.D.N.E.	Autoroute Toulouse-Albi
	La Roseraie.		R.D. 112
	Soupetard.		R.D. 50
	Lasbordes.		R.D. 126
	Montaudran.		R.D. 2
	Le Palays.		R.D. 16
A 54	Bifurcation avec A 9 à Nîmes Ouest.		A 9 + boulevard urbain Nîmes
	Nîmes Centre.		R.D. 42
	Garons.		R.D. 442
	Raccordement à la R.N. 572 à Arles.		R. 572
A 46	Bifurcation de Ternay.		A 7 et A 47
	Communay.		R.N. 7
	Marennes.		R.D. 57
	Mions.		B.U.S. et A 467
	Chemin du charbonnier.		Chemin du charbonnier
	Corbas.		R.D. 518
	1/2 diffuseur de Saint-Priest.		Chemin de Saint-Bonnet
	Bifurcation A 43/A 46.		A 43
A 83	La Cour-Neuve.		R.D. 178
		Aigrefeuille.	R.D. 948
	Montaigu.		Déviation Montaigu
	Bournezeau.		R.D. 948
	Les Essarts.		R.N. 160
	Sainte-Hermine.		R.N. 137
	Fontenay-le-Comte.		R.D. 938 *ter*
	Niort Ouest.		R.D. 1
	Niort Sud.		R.N. 150
	Bifurcation avec A 10.		A 10

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

Article 4

Caractéristiques techniques de l'ouvrage
Etablissement et approbation des projets

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

4.2. La société concessionnaire est responsable des mises au point de détail relatives aux tracés définis par les annexes au présent cahier des charges, des projets de rétablissement des communications des voies autres que les routes nationales, en accord avec les collectivités concernées, ainsi que des adaptations conformes aux pratiques actuelles que l'Etat, après l'avoir entendue, jugerait nécessaire de faire apporter en conséquence des enquêtes d'utilité publique et parcellaire. Elle doit prévoir les dispositifs de péage de manière à être en mesure de satisfaire aux prescriptions des articles 25 à 29 du présent cahier des charges.

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

Elle les établit et les lui adresse en temps utile. Le 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.

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

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

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

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

4.5. La société concessionnaire peut soumettre au ministre chargé de la voirie nationale des demandes de modifications ou de dérogations aux documents visés aux paragraphes précédents. Ces demandes doivent comporter les justifications techniques, économiques et financières des modifications ou des dérogations sollicitées.

Ces demandes doivent, en outre, faire mention des mesures d'exploitation particulières qui pourraient s'avérer nécessaires du fait des dérogations demandées.

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

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

TITRE II

CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE

Article 5

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

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

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

Article 6

Exécution des travaux

Les ouvrages sont exécutés conformément aux avant-projets et avant-projets sommaires 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 énumérées à l'article 47.

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, lui est interdite.

Article 7

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

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

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

Pour l'autoroute A 64 :

Section Toulouse-Muret : 31 décembre 1994.

Pour l'autoroute A 46 :

Section Ternay-Saint-Priest : 30 juin 1993.

Pour l'autoroute A 83 :

Section Nantes-Montaigu : 31 décembre 1992 ;

Section Montaigu-Sainte-Hermine : 31 décembre 1995.

Pour l'autoroute A 68 :

Section Toulouse-Gémil : 31 décembre 1993.

7.1.2. Les dates de mise en service définies ci-dessus peuvent toutefois être modifiées par accord entre la société concessionnaire et le ministre chargé de la voirie nationale.

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

7.2. 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 aux plans de financement faisant l'objet des annexes 9 ou n'y parvient qu'en s'endettant dans les conditions telles que son équilibre financier risque de se 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 ;

c) Il en est de même si l'Etat n'est pas en mesure de remettre dans les délais fixés les sections d'autoroute constituant un apport en nature.

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

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

7.4. Programme des opérations :

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

Article 8

Mise en service des ouvrages et installations

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

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

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 le contenu de la concession.

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

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

Article 10

Délimitation des emprises

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

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

Article 11

Droits conférés et obligations imposées à la société concessionnaire

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

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

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

Article 12

Frais à la charge de la société concessionnaire

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

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

12.3. Sont en particulier à la charge de la société concessionnaire, les dépenses d'acquisition des terrains qui sont réalisées, dès l'origine, pour la phase définitive prévisée au paragraphe 3.1.

12.4. La construction et l'entretien des superstructures destinées aux administrations chargées des contrôles à la frontière espagnole au Perthus n'incombent pas à la société concessionnaire. Celle-ci est tenue de mettre gratuitement à leur disposition les surfaces nécessaires sur la plate-forme visée à l'article 2.

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

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

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

Le montant de cette contribution sera actualisé par l'indice TP 01.

En contrepartie, les tarifs du péage perçu à la barrière de Reventin sur l'autoroute A 7 seront réajustés lors de la mise en service de la voie nouvelle.

Cette hausse du péage sera établie, en fonction du trafic à la mise en service, dans les conditions fixées à l'article 25.

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

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

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

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

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

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

12.10. La société concessionnaire verse à l'Etat un fonds de concours d'un montant de 44 millions de francs (valeur 1989), pour prendre, dès l'engagement de la déviation routière de Valence, les mesures préparatoires nécessaires à la réalisation de la future autoroute A 49 Valence-Grenoble.

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 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 leurs frais par le concessionnaire ou par les titulaires de contrats visés à l'article 30, 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 règlements de police édictés par les autorités compétentes.

14.2. Elle doit par ailleurs soumettre à l'agrément du ministre chargé de la voirie nationale, deux mois au moins 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 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.

Sauf cas d'urgence où aucune autorisation n'est requise, les autorisations nécessaires, quelle que soit leur nature, sont considérées comme tacitement obtenues un mois après la saisine de l'autorité compétente par le concessionnaire.

Toute restriction importante ou interruption de trafic, prévue par la société concessionnaire, doit être portée par ses soins, à la connaissance du public 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 doit se concerter avec les administrations compétentes pour concilier, dans le respect de la réglementation en vigueur, les préoccupations des autres services publics, notamment les services des télécommunications, avec ses propres obligations, à l'occasion des procédures et travaux concernant chacun d'eux.

Article 17

Modalités particulières d'exploitation

La société participe au système commun de coordination et de régularisation du trafic sur les voies rapides de l'agglomération lyonnaise, dénommé Coraly, placé sous l'autorité de l'Etat.

A ce titre, les équipements propres à la partie du réseau de la société concessionnaire qui est intégrée au système Coraly, qui font l'objet de spécifications particulières, sont installés et entretenus à ses frais par la société concessionnaire. La société participe en outre au financement des équipements communs (investissement, y compris les études préalables et l'établissement des dossiers techniques, fonctionnement et maintenance), au prorata de la longueur de son réseau intégré au système Coraly.

Les modalités de réalisation et d'exploitation du système Coraly font l'objet d'une convention particulière entre l'Etat et la société concessionnaire.

Article 18

Agents de la société concessionnaire

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

Article 19

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 sur chaque plainte par la société y sont transcrits.

Article 20

Documents à produire par la société concessionnaire

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

TITRE IV

RÉGIME FINANCIER DE LA CONCESSION

Article 21

Dispositions générales de financement

Les modalités de financement sont conformes aux dispositions de la convention de concession, de son cahier des charges et de ses pièces annexes.

Article 22

Garantie de l'Etat aux emprunts à long terme

22.1. L'Etat garantit la totalité des emprunts nécessaires au financement des sections visées aux paragraphes 1.1 *a, b, c, d, e, f, g, i, k, l, m* ci-dessus, à l'exception des sections suivantes pour lesquelles la garantie sera limitée comme suit :

a) Montpellier-Béziers ; 365 millions de francs ;

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

c) Section Le Boulou-Le Perthus de *La Catalane* ; 85,50 millions de francs ;

d) Sections Narbonne-Toulouse (Le Palays) de l'autoroute A 61 et Toulouse (Aucamville)-Laprade de l'autoroute A 62 : 1 300 millions de francs ;

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

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

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

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

i) Sections Labenne (A 63)-Orthez-Ouest et Guiche-Urt-Briscous de l'autoroute A 64 : 1 700 millions de francs ;

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

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

l) Section Le Mans-Angers de l'autoroute A 11 : 1 387 millions de francs ;

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

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

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

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

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

La société concessionnaire verse chaque année à l'Etat une rémunération égale à 0,50 p. 100 de l'encours des emprunts émis avec la garantie de l'Etat après le 1er janvier 1978 pour le financement des autoroutes A 10, A 11, A 64 et A 54 tel que cet encours apparaît au bilan du 31 décembre de l'année précédente.

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

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

ANNÉE d'émission	MONTANT des emprunts garantis
1978	7 MF
1979	54,3 MF
1980	175,1 MF

22.5. Le financement des travaux permettant la mise en service des différentes sections aux dates résultant du paragraphe 7.1.1 implique que les emprunts à long terme garantis par l'Etat puissent être émis dans le public en France et subsidiairement émis ou contractés à l'étranger, avant le milieu de chaque année pour les montants figurant dans les plans de financement faisant l'objet des annexes 9.

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

Article 23

Avances de l'Etat. - Remboursement des avances de l'Etat Emploi des bénéfices de la société

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

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

a) Autoroute du Soleil (A 7) Lyon-Marseille : 32 p. 100 ;

b) Section Nîmes-Montpellier de l'autoroute A 9 : 35 p. 100 ;

c) Section Béziers-Narbonne de l'autoroute A 9 : 50 p. 100 ;

d) Section Rivesaltes-Le Boulou de l'autoroute A 9 : 30 p. 100.

23.1.2. L'Etat accorde à la société concessionnaire :

a) Pour les travaux de la section Le Boulou-Frontière espagnole (Le Perthus) de *La Catalane* (A 9), y compris la plateforme douanière du Perthus, une participation de 50 p. 100 dans la limite de 85 millions de francs ;

b) Pour les travaux des sections Poitiers-Niort et Mirambeau-Saint-André-de-Cubzac de l'autoroute *L'Aquitaine* (A 10), une participation de 24 p. 100 limitée à 197 millions de francs ;

c) Pour les travaux de la section Niort-Mirambeau, une participation de 24 p. 100 limitée à 219 millions de francs ;

d) Pour les travaux de la section Mont-Soumoulou de l'autoroute A 64, une participation de 30 p. 100 limitée à 133,5 millions de francs ;

e) Pour les travaux de la section Chabreloche-Saint-Germain-Laval de l'autoroute A 89, une participation de 50 p. 100 limitée à 269,5 millions de francs ;

f) Pour les travaux des sections Saint-Germain-Laval de l'autoroute A 89 et Nervieux-Andrézieux-Bouthéon de l'autoroute A 72, une participation de 50 p. 100 limitée à 332,5 millions de francs ;

g) Pour les travaux de la section Le Mans-Angers de l'autoroute A 11, une participation de 10 p. 100, limitée à 166,4 millions de francs ;

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

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

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

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

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

Toutefois :

a) Pour les travaux de la section Chabreloche–Saint-Germain-Laval de l'autoroute A 89, l'Etat verse 25 p. 100 du montant de la participation telle qu'elle est prévue à l'alinéa *e* du paragraphe 23.1.2 ci-dessus.

De même, pour les travaux des sections Saint-Germain-Laval–Nervieux de l'autoroute A 89 et Nervieux–Andrézieux-Bouthéon de l'autoroute A 72, l'Etat verse 25 p. 100 du montant de sa participation telle qu'elle est prévue au *f* du paragraphe 23.1.2 ci-dessus.

Les versements initiaux ci-dessus définis sont égaux au produit de leur montant nominal par le coefficient KB défini au paragraphe 34.2 ci-après, la valeur du paramètre d'indice *(n)* étant celle du quatrième mois précédant l'ordonnancement. Ces versements initiaux sont récupérés dès que le montant des travaux des sections concernées a dépassé 50 p. 100 du coût prévisionnel indiqué dans le plan de financement figurant à l'annexe 9 *quater* du cahier des charges. Les versements suivants seront effectués trimestriellement sur présentation de certificats administratifs.

La participation versée par l'Etat ne peut, toutefois, pas excéder 50 p. 100 du coût définitif des travaux des sections Chabreloche–Saint-Germain-Laval et Saint-Germain-Laval–Andrézieux-Bouthéon.

b) Pour les travaux de la section Le Mans–Angers de l'autoroute A 11, l'Etat verse 25 p. 100 du montant de sa participation telle qu'elle est prévue à l'alinéa *g* du paragraphe 23.1.2 ci-dessus.

Les versements initiaux ci-dessus définis sont égaux au produit de leur montant nominal par le coefficient KB défini au paragraphe 34.2 ci-après, la valeur du paramètre d'indice *(n)* étant celle du quatrième mois précédant l'ordonnancement. Ces versements initiaux sont récupérés dès que le montant des travaux de la section a dépassé 50 p. 100 du coût prévisionnel indiqué dans le plan de financement figurant à l'annexe 9 *quinquies* du cahier des charges. Les versements suivants sont effectués trimestriellement sur présentation de certificats administratifs.

La participation versée par l'Etat ne pourra toutefois ni excéder 10 p. 100 du coût définitif des travaux de la section Le Mans–Angers, ni dépasser le plafond fixé au paragraphe 23.1.2 *g* ci-dessus.

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

Les dépenses effectuées par l'Etat pour ces opérations foncières sont, pour les sections d'autoroutes énumérées aux paragraphes 23.1.1., 23.1.2 *(a)*, 23.1.2 *(b)*, 23.1.2 *(c)*, 23.1.2 *(d)*, 23.1.2 *(e)* et 23.1.2 *(f)* ci-dessus, imputées sur la participation de l'Etat mentionnée à ces paragraphes. Pour les autres sections d'autoroute, sauf convention contraire entre les parties prévoyant le remboursement des dépenses de l'Etat par la société concessionnaire à la prise de possession par celle-ci des terrains, la participation de l'Etat constituée par cet apport de terrains est remboursée dans les conditions définies au paragraphe 23.2.3 du présent cahier des charges.

23.1.5. Les apports en nature de l'Etat énumérés aux paragraphes 1.1. *p*, *q*, et *r* sont remboursables.

23.2. Remboursement des avances de l'Etat.

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

23.2.2. Les avances d'équilibre accordées par l'Etat à la société concessionnaire, conformément à l'article L. 122-6 du code de la voirie routière, sont remboursées dans les conditions fixées au paragraphe 23.2.3 ci-après.

23.2.3. En application de l'article L. 122-7 du code de la voirie routière, les avances consenties par l'Etat et transférées à l'Etablissement public Autoroutes de France, ainsi que celles consenties par cet établissement, sont remboursées comme suit :

a) Chaque année, la société affecte au remboursement immédiat de ces avances le solde excédentaire de trésorerie résultant de la différence constatée entre, d'une part, ses recettes d'exploitation et, d'autre part, ses dépenses d'exploitation majorées des remboursements d'emprunts. Ce versement est effectué au plus tard le 30 juin de l'année qui suit l'exercice concerné.

b) A l'exception des avances visées aux paragraphes 23.1.1 et 23.1.5 et des avances d'équilibre consenties au 10 novembre 1975, dont le montant est de 7 600 000 F, les remboursements des avances de l'Etat et des avances indexées consenties par Autoroutes de France sont indexés par application du coefficient multiplicateur KB défini à l'article 34 en prenant comme valeur du paramètre d'indice *(n)* celle du sixième mois précédant le versement à Autoroutes de France et comme valeur du paramètre d'indice *(o)* celle du mois de versement des avances en espèces ou de remise des avances en nature à la société. On prend comme valeur de base des apports en nature faits à la société la somme des autorisations de programme affectées aux opérations correspondantes.

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

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

23.3. 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.

Article 24

24.1. *Fonds de concours des collectivités locales et établissements publics*

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

24.2. *Fonds de concours*

La société verse annuellement à l'Etat, à titre de fonds de concours destiné à supporter les charges de fonctionnement des effectifs de gendarmerie en service sur son réseau, un montant de M = M1 + M2, où

$$M1 = 11\,391\,883\ F \times P$$
$$M2 = 72\,416\ F \times L \times P.$$

L représente le nombre de kilomètres d'autoroutes exploitées par le concessionnaire au 31 décembre de l'année précédant le versement ;

P est égal à 1 en 1990 et, à partir de 1991, au rapport entre la valeur de l'indice annuel des prix des travaux publics TP 01 de l'année précédant celle du versement et de la valeur de l'indice constatée en décembre 1989.

Le versement aura lieu le 25 avril de chaque année.

A titre transitoire, les montants M2 versés de 1990 à 1992 seront forfaitaires et s'élèveront à :

1990 : 30,52 millions de F ;

1991 : 60,72 millions de F (valeur 1990) ;

1992 : 90,92 millions de F (valeur 1990).

Ces montants seront indexés dans les mêmes conditions que précisé ci-dessus.

Article 25

Tarifs des péages

25.1. Les tarifs de péage sont fixés conformément à la réglementation en vigueur.

25.2. La société concessionnaire peut appliquer des péages kilométriques différents selon les parcours ou selon les périodes.

Toutefois, les péages kilométriques appliqués aux véhicules d'une même catégorie ne peuvent sur aucun parcours s'écarter de plus de 50 p. 100 du tarif moyen de cette catégorie, sauf accord du ministre de l'économie et après consultation du ministre chargé de la voirie nationale.

25.3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 25.4 ci-dessous, le péage le plus élevé ne peut dépasser deux fois et demie le péage appliqué pour le même parcours, aux véhicules à deux essieux dont la hauteur au droit de l'essieu avant n'excède pas 1,30 mètre.

25.4. 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.

25.5. En cas de tarifs manifestement inadaptés, eu égard aux dépenses à couvrir, le ministre chargé de l'économie peut fixer après consultation du ministre chargé de la voirie nationale les tarifs à appliquer par la société concessionnaire.

25.6. La perception des péages est soumise aux restrictions suivantes :

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

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

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

d) La section de l'autoroute A 64 comprise entre la R.N. 117 à l'Est de Martres-Tolosane et l'échangeur du C.D. 117 à Saint-Martory est libre de péage pour le trafic interne.

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

f) La section Rondelet-Vendargues de l'autoroute A 9 sera libre de péage pour le trafic interne.

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 auprès des usagers à toute vérification destinée à déterminer le tarif de péage à appliquer.

Article 28

Perception des péages

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

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

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

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

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

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

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

Article 29

Franchise

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

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

Article 30

Installations annexes

La société concessionnaire passe librement des contrats pour l'exploitation des installations annexes, en principe par voie d'appel à la concurrence, moyennant redevances entrant dans les produits de la concession, sous réserve que :

a) Elle soumette à l'agrément préalable du ministre chargé de la voirie nationale, le nom des cocontractants. La demande est accompagnée des pièces établissant la réalité de l'appel à la concurrence et doit justifier les raisons du choix ;

b) Les projets de contrats qu'elle passe avec les exploitants soient communiqués au ministre chargé de la voirie nationale qui dispose d'un délai d'un mois pour faire part de ses observations éventuelles ;

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

Article 31

Frais de contrôle

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

1. 3 p. 1 000 des dépenses de construction ou de modification de l'autoroute *La Languedocienne* (A 9) ;

2. 4 p. 1 000 des dépenses de construction ou de modification des autres sections d'autoroutes concédées ;

3. 4 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 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 à constituer par la société concessionnaire.

Article 34

Indexation

34.1. Le coefficient KA mentionné au paragraphe 22.2 est calculé au millième le plus voisin du rapport :

Pour les mois antérieurs à août 1975 :

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

A partir d'août 1975 :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 35

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 1er 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 2012, pour l'ensemble des sections d'autoroutes.

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.

a) L'Etat assume toutes les dettes et obligations de la société concessionnaire afférentes à la concession.

b) Il est tenu de rembourser à la société concessionnaire la part de son capital social qui n'a pas été amortie.

c) Le solde non remboursé des participations de l'Etat et des avances d'équilibre visées aux articles 3 et 5 de la convention cesse d'être dû.

Article 38

Retrait de la concession

Le ministre chargé de la voirie nationale peut retirer la concession au 1er janvier de chaque année, moyennant un préavis d'un an, à partir du 1er janvier 1995, pour l'ensemble des sections d'autoroutes.

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 de celle-ci.

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 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 à l'article 37.1 et 37.3 (alinéas *a* et *c)* ci-dessus 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 seront rassemblées dans des documents de contrôle.

Article 42

Cession de la concession

Toute cession partielle ou totale de la concession de construction, d'entretien et d'exploitation 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 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 encourt la déchéance de la concession.

Article 43

Emplois réservés

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

Article 44

Election de domicile

La société concessionnaire fait élection de domicile à Paris.

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

Article 45

Jugements des contestations

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

Article 46

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

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

Article 47

Annexes

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

a) Autoroutes A 7, A 8, A 9, A 61, A 62 et A 72 :

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

b) Autoroute A 10 (Aquitaine) :

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

c) Autoroute A 64 (section Labenne-Soumoulou) :

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

d) Autoroute A 89 Chabreloche-Nervieux (ex-section de A 72), y compris l'antenne de Balbigny, et A 72 Nervieux-Andrézieux-Bouthéon :

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

e) Autoroute A 11 (section Le Mans-Angers) :

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

f) Autoroute A 64 (section Soumoulou-Tarbes-Est) :

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

g) Autoroute A 54 (ex-A 55) (section Arles-Nîmes) :

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

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

a) Autoroute A 46 entre Ternay et Saint-Priest :

1. A Plan de situation au 1/100 000 ;
2. A Tracé de l'autoroute au 1/10 000 ;
3. A Profils en long ;
4. A Profils en travers types ;
5. A Echangeurs, mode de perception des péages et limite de concession ;
6. A Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation ;
7. A Rétablissement de communication pour les routes nationales ;
8. A Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9. A Plan de financement.

b) Autoroute A 64 entre Tarbes-Est et Martres :

1. B Plan de situation au 1/100 000 ;
2. B Tracé de l'autoroute au 1/10 000 ;
3. B Profils en long ;
4. B Profils en travers type ;
5. B Echangeurs, mode de perception des péages et limite de concession ;
6. B Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation ;
7. B Rétablissement de communication pour les routes nationales ;
8. B Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9. B Plan de financement.

c) Autoroute A 83 entre Nantes et Niort :

1. C Plan de situation au 1/100 000 ;
2. C Tracé de l'autoroute au 1/10 000 ;
3. C Profils en long ;
4. C Profils en travers type ;
5. C Echangeurs, mode de perception des péages et limite de concession ;
6. C Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation ;
7. C Rétablissement de communication pour les routes nationales ;
8. C Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9. C Plan de financement.

d) Autoroute A 68 entre Toulouse et Gémil :

1. D Plan de situation au 1/100 000 ;
2. D Tracé de l'autoroute au 1/10 000 ;
3. D Profils en long ;
4. D Profils en travers type ;
5. D Echangeurs, mode de perception des péages et limite de concession ;
6. D Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation ;
7. D Rétablissement de communication pour les routes nationales ;
8. D Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9. D Plan de financement.

e) Autoroute A 64 entre Toulouse et Muret :

1. E Plan de situation au 1/100 000 ;
2. E Tracé de l'autoroute au 1/10 000 ;
3. E Profils en long ;
4. E Profils en travers type ;
5. E Echangeurs, mode de perception des péages et limite de concession ;
6. E Aires annexes et centres d'entretien et d'exploitation ;
7. E Rétablissement de communication pour les routes nationales ;
8. E Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
9. E Plan de financement.

f) Instructions applicables aux aménagements complémentaires sur autoroutes en service : Z.

L'ensemble de ces pièces annexes peut être consulté au siège social de la société concessionnaire.

MESURES NOMINATIVES

PREMIER MINISTRE

Arrêté du 7 février 1992 portant nomination (secrétariats généraux pour les affaires régionales)

NOR : *PRMG9270028A*

Par arrêté du Premier ministre en date du 7 février 1992, M. Chaineaux (Bernard), ingénieur en chef du génie rural, des eaux et des forêts, est nommé secrétaire général pour les affaires régionales de la région Bourgogne.

MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE

Arrêté du 4 février 1992 fixant la liste des candidats admis au concours national sur épreuves pour le recrutement de professeurs des universités dans les disciplines juridiques, politiques, économiques et de gestion (section Science politique)

NOR : *MENN9200309A*

Par arrêté du ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale, en date du 4 février 1992, les candidats dont les noms suivent sont déclarés admis au concours ouvert par l'arrêté du 13 février 1986 pour le recrutement de professeurs des universités dans la section Science politique :

1 M. Roche (Jean-François) ; 2 M. Roucaute (Yves) ; 3 Mme Le Bras-Chopard (Armelle) ; 4 M. Rangeon (François).

MINISTÈRE DU TRAVAIL, DE L'EMPLOI ET DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE

Arrêté du 10 janvier 1992 portant désignation des auditeurs de la douzième session nationale d'études de l'Institut national du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle

NOR : *TEFO9204308A*

Par arrêté du ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle en date du 10 janvier 1992, la liste des auditeurs de la douzième session nationale d'études de l'Institut national du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle est arrêtée comme suit :

Aliaga (Jean-Louis), directeur de la formation A.F.P.A., direction générale, Montreuil.

Auguy (Jean-Marie), directeur départemental du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle, direction départementale du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle du Haut-Rhin.

Bartoli (Jean-Raphaël), directeur de l'emploi et de la formation Ecco, direction Rhône-Alpes-Auvergne, Lyon.

Boillot (Michel), délégué syndical C.F.T.C., représentant syndical au comité central d'entreprise Thomson C.S.F.

Boudet (Jean-François), directeur de l'observatoire des métiers, Renault, direction formation et développement social, Boulogne-Billancourt.

Briquet (Claude), secrétaire général adjoint, fédération Force ouvrière, défense, industries, armement et secteurs.

Brouder (Annie), chef de la division du personnel S.N.C.F., direction Paris-Est, division du personnel et des affaires médicales et sociales.

Chauvet (Gilbert), président de l'union régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur (C.F.E.-C.G.C.).

Cocault (Jean-Pierre), secrétaire fédéral C.F.D.T., responsable des branches : Instruments à écrire, Navigation de plaisance, Caoutchouc et Plasturgie.

Courty (Claude), délégué national chargé de la formation et de la communication à l'U.N.C.M., Union nationale des cadres et de la maîtrise, délégué national chargé des problèmes de l'environnement à la C.F.E.-C.G.C.

Cruciani (Michel), secrétaire fédéral, responsable secteur Economie et gestion des entreprises, Fédération Gaz Electricité (C.F.D.T.).

Descloitres (Robert), membre du bureau national, union des cadres et ingénieurs, Force ouvrière.

Duquenne (Michel), directeur départemental du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle, direction départementale du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle du Nord.

Dusart (Gérard), directeur adjoint, ministère de l'agriculture, direction des exploitations, de la politique sociale et de l'emploi, Paris.

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

Décret n° 95-727 du 9 mai 1995 relatif à la protection sociale des ouvriers mentionnés à l'article 6 *(b)* de la loi n° 89-924 du 23 décembre 1989 (extrait d'une décision d'annulation du Conseil d'Etat)

NOR : *DEFX9702104S*

Par décision n° 169407 du 30 octobre 1996, le Conseil d'Etat, statuant au contentieux, a annulé le décret n° 95-727 du 9 mai 1995 en tant qu'il exclut la protection sociale des ouvriers mentionnés à l'article 6 *(b)* de la loi n° 89-924 du 23 décembre 1989.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Décret n° 93-979 du 4 août 1993 modifiant le décret n° 87-190 du 20 mars 1987 relatif à l'immatriculation et à l'armement des navires dans le territoire des Terres australes et antarctiques françaises (extrait d'une décision d'annulation du Conseil d'Etat)

NOR : *EQUX9702113S*

Par décision n° 152562 du 17 janvier 1996, le Conseil d'Etat, statuant au contentieux, a annulé le décret n° 93-979 du 4 août 1993 modifiant le décret n° 87-190 du 20 mars 1987 relatif à l'immatriculation et à l'armement des navires dans le territoire des Terres australes et antarctiques françaises et son arrêté d'application du 4 août 1993.

Décret du 7 février 1992 relatif à la convention passée le 10 janvier 1992 entre l'Etat et la Société des autoroutes du sud de la France pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes (extrait d'une décision d'annulation du Conseil d'Etat)

NOR : *EQUX9702114S*

Par décision n° 136071 du 30 octobre 1996, le Conseil d'Etat, statuant au contentieux, a annulé le décret du 7 février 1992 en tant qu'il approuve les articles 24-2 et 31 du cahier des charges annexé à la convention passée le 10 janvier 1992 entre l'Etat et la Société des autoroutes du sud de la France pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes.

Décret du 18 septembre 1992 approuvant le deuxième avenant à la convention passée le 10 janvier 1992 entre l'Etat et la Société des autoroutes du nord et de l'est de la France pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes (extrait d'une décision d'annulation du Conseil d'Etat)

NOR : *EQUX9702112S*

Par décision n° 142688 du 30 octobre 1996, le Conseil d'Etat, statuant au contentieux, a annulé le décret du 18 septembre 1992 en tant qu'il émet aux nouvelles sections d'autoroute concernées par l'avenant n° 2 à la convention passée le 10 janvier 1992 entre l'Etat et la Société des autoroutes du nord et de l'est de la France les articles 24 *bis* et 31 du cahier des charges annexé à ladite convention.

Décret n° 97-723 du 16 juin 1997 relatif aux attributions déléguées au secrétaire d'Etat au tourisme (rectificatif)

NOR : *EQUX9702097Z*

Rectificatif au *Journal officiel* du 17 juin 1997, page 9518, 1re colonne, rétablir l'article 3 ainsi qu'il suit :

« *Art. 3.* – Dans le domaine de ses attributions, le secrétaire d'Etat au tourisme reçoit délégation du ministre de l'équipement, des transports et du logement pour signer en son nom tous actes, arrêtés et décisions, à l'exclusion des décrets.

« Le secrétaire d'Etat au tourisme contresigne conjointement avec le ministre de l'équipement, des transports et du logement les décrets relevant de ses attributions. »

MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION

Décret n° 93-946 du 22 juillet 1993 fixant les caractéristiques des zones d'habitat dispersé dans lesquelles il est possible d'utiliser des liaisons radioélectriques dans un réseau câblé (extrait d'une décision d'annulation du Conseil d'Etat)

NOR : *MCCX9702102S*

Par décision n° 155577 du 25 septembre 1995, le Conseil d'Etat, statuant au contentieux, a annulé l'article 3 du décret n° 93-946 du 22 juillet 1993 en tant qu'il concerne la Polynésie française.

Décrets du 19 juin 1997 portant délégation de signature

NOR : *MCCB9700526D*

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de la culture et de la communication, porte-parole du Gouvernement,

Vu le décret n° 47-233 du 23 janvier 1947, modifié en dernier lieu par le décret n° 87-390 du 15 juin 1987, autorisant les ministres à déléguer, par arrêté, leur signature ;