



N° 2864

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 8 février 2006

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES, DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU TERRITOIRE SUR LA PROPOSITION DE LOI, ADOPTÉE PAR LE SÉNAT, *relative*
à la réalisation de la section entre Balbigny et La Tour de Salvagny de
l'autoroute A 89 (n° 2845),

PAR M. ROBERT LAMY,

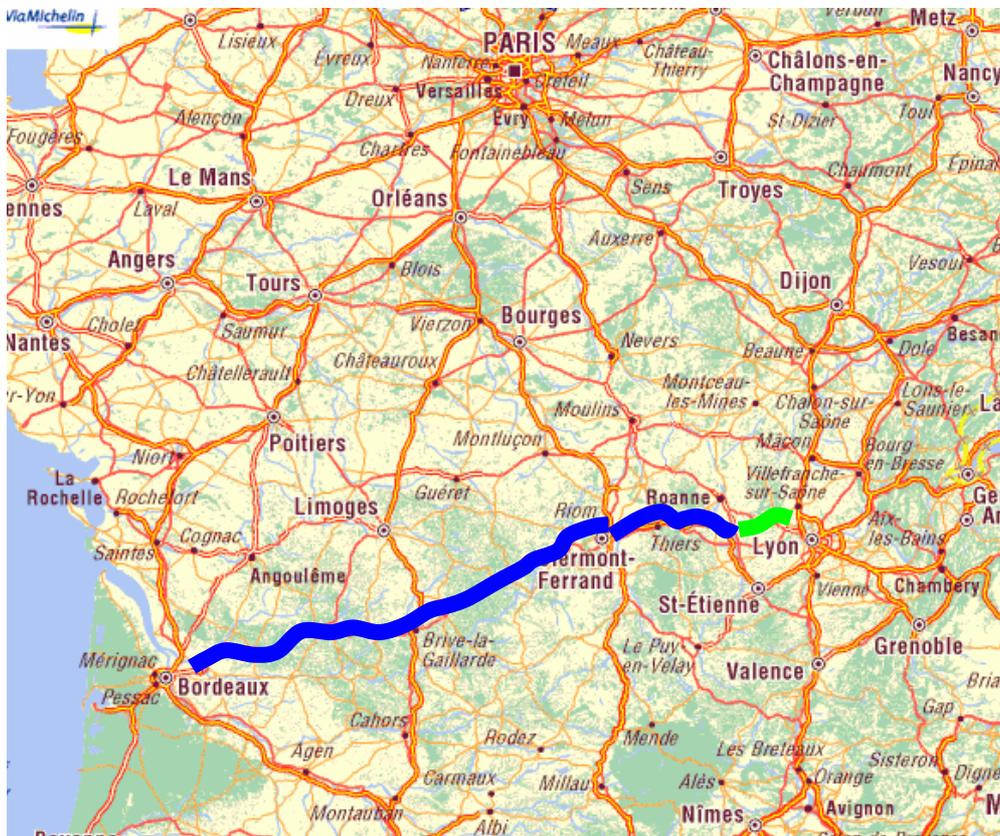
Député.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I.— LA CONJONCTION DE DIFFICULTES JURIDIQUES ET TECHNIQUES AVAIT COMPROMIS UNE PREMIERE FOIS LA REALISATION DE CE TRONÇON	9
A.— LA SOCIETE DES AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE S'ETAIT VU CONFIER LE PROJET DES 1988.....	9
B.— UNE CONJONCTION DE CIRCONSTANCES JURIDIQUES ET TECHNIQUES DEFAVORABLES ONT ENTRAÎNE LA SUSPENSION DU PROJET	9
II.— L'EVOLUTION DE LA JURISPRUDENCE COMMUNAUTAIRE OFFRE UNE NOUVELLE OPPORTUNITE QU'IL IMPORTE DE SAISIR	11
A.— LA JURISPRUDENCE COMMUNAUTAIRE PERMET LE RECOURS A L'ADOSSEMENT DANS LE CAS DU DERNIER TRONÇON DE L'A89, AINSI QUE LA COMMISSION EUROPEENNE ELLE-MEME L'A CONFIRME	11
B.— LE LEGISLATEUR DOIT INTERVENIR AFIN QUE LA REALISATION DU BARREAU DE BALBIGNY NE SOIT PAS DAVANTAGE RETARDEE.....	12
TRAVAUX DE LA COMMISSION	15
I.— DISCUSSION GENERALE	15
II.— EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE	18
TABLEAU COMPARATIF	19
ANNEXE	21

MESDAMES, MESSIEURS,

La proposition de loi soumise à notre Assemblée a pour objet de parachever la grande liaison transversale entre Bordeaux et le Sud-Est de la France, liaison qui doit également permettre de relier la façade Atlantique à l'Est de l'Europe, en particulier l'Italie et la Suisse.



Source : Ministère des transports

Il se trouve en effet qu'aujourd'hui, le dernier maillon de l'autoroute A89, le tronçon entre Balbigny, dans la Loire, et Lyon, demeure inachevé, contraignant les véhicules qui désirent rallier la métropole régionale à un détour par le Sud et à la traversée de Saint-Etienne.

Concessionnaire de la section Clermont-Ferrand – Saint-Étienne depuis 1975, et de la section Bordeaux – Clermont-Ferrand depuis 1992, la société des Autoroutes du Sud de la France s'était pourtant vue informée par le ministre chargé de l'Équipement, par une lettre du 7 mars 1988, de la volonté de l'Etat de lui confier cette concession, qui s'inscrivait dans le cadre du schéma directeur routier national de 1988.



Source : Ministère des transports

Dix-huit ans plus tard, ce tronçon demeure à réaliser.

Ce retard considérable est d'autant plus regrettable que l'intérêt de cette liaison a été reconnu de longue date.

Ce tronçon permettra de valoriser la région lyonnaise et ses liaisons avec les autres pôles européens et régionaux.

Cette opération contribuera également à l'aménagement de l'ouest de Lyon, à la desserte de Tarare et au désenclavement du nord du département de la Loire, et notamment de Roanne, qui fait l'objet, depuis le comité interministériel d'aménagement du territoire (CIADT) du 26 mai 2003, d'un contrat de site pour la réussite duquel l'achèvement de l'A89 s'avère un facteur décisif.

Elle permettra des gains de temps de parcours moyens d'environ 26 minutes entre Balbigny et Lyon et de 18 minutes entre Tarare et Lyon, et améliorera considérablement les conditions de sécurité et de circulation sur le réseau routier, en particulier sur la route nationale 7. Elle diminuera également les nuisances sonores et visuelles le long de cet itinéraire, particulièrement dans les traversées d'agglomérations, notamment Tarare, l'Arbresles, Lentilly et Fleurieux-sur-L'Arbresle.

Son coût est évalué à environ 1,2 milliard d'euros en janvier 2005. Dans le rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport de février 2003 ⁽¹⁾, le taux de rentabilité immédiate du projet était évalué à 28 % pour une mise en service en 2010, soit un taux très supérieur au taux de référence de 8 % habituellement retenu pour les investissements d'infrastructures. Le rapport considère d'ailleurs que « *la priorité doit être accordée à l'achèvement du réseau national structurant* », et qu'à ce titre, parmi les trois séries d'opérations considérées comme prioritaires, figure « *la réalisation du barreau manquant entre Lyon et Balbigny, pour assurer la continuité de cet itinéraire Est/Ouest d'intérêt européen passant par le centre de la France* ».

Cette priorité a d'ailleurs été confirmée par les comités interministériels d'aménagement du territoire des 26 mai 2003 et 18 décembre 2003.

De nombreux obstacles ont déjà entravé la réalisation de ce projet. Aujourd'hui tout près d'aboutir, sa mise en œuvre risque d'être compromise en raison d'une divergence d'interprétation juridique entre la Commission européenne et le Conseil d'Etat.

Notre intervention est donc absolument indispensable, sauf à repousser la réalisation de ce projet aux calendes grecques.

(1) *Rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport, Inspection générale des Finances, Conseil général des Ponts et Chaussées, février 2003.*

I.— LA CONJONCTION DE DIFFICULTES JURIDIQUES ET TECHNIQUES AVAIT COMPROMIS UNE PREMIERE FOIS LA REALISATION DE CE TRONÇON

A.— LA SOCIETE DES AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE S'ETAIT VU CONFIER LE PROJET DES 1988

Par une lettre du 7 mars 1988, le ministre de l'Equipement avait annoncé à ASF sa décision de lui confier la concession de la section Balbigny - La Tour-de-Salvagny, laquelle s'inscrivait dans le schéma directeur routier national de 1988.

En accord avec la société, cette section avait été intégrée en février 1992 dans la concession d'ASF en tant que section à réaliser, les conditions techniques et financières devant être fixées ultérieurement par avenant.

L'entreprise avait donc lancé des études et des travaux, avec la construction des premiers kilomètres de la liaison, en l'occurrence « l'antenne » de Balbigny.

La procédure se déroulait alors conformément à la procédure en vigueur à l'époque, dite de « l'adossement ».

Celle-ci consistait à financer la construction de nouvelles sections autoroutières par la perception d'un péage, par une société concessionnaire, sur des sections existantes plus rentables voire déjà amorties d'un réseau exploité par cette même société.

Au lieu d'attribuer de nouvelles concessions pour chaque nouvelle autoroute ou section d'autoroutes, l'Etat modifiait par avenant la liste des sections dont une société assurait l'exploitation en vertu des stipulations d'un cahier des charges approuvé par décret.

Afin de compenser la dégradation de la rentabilité moyenne de l'activité du concessionnaire, la durée de cette concession globale était généralement allongée à cette occasion.

Mais des évolutions juridiques conjuguées avec des difficultés d'ordre techniques ont entraîné l'abandon provisoire du projet.

B.— UNE CONJONCTION DE CIRCONSTANCES JURIDIQUES ET TECHNIQUES DEFAVORABLES ONT ENTRAÎNE LA SUSPENSION DU PROJET

La directive européenne n° 89/440/CEE du 18 juillet 1989, dite directive « Travaux », a en effet constitué une novation importante en obligeant les Etats membres à appliquer des règles précises de publicité pour faire appel aux

candidats à l'attribution de nouvelles concessions. L'article 11 de cette directive dispose notamment que « les pouvoirs adjudicateurs désireux d'avoir recours à la concession de travaux publics font connaître leur intention au moyen d'un avis ».

Applicable à compter du 22 juillet 1990, modifiée par la directive du 14 juin 1993, elle a été transposée en droit interne en 1991 et 1992.

A partir de 1995, la Commission européenne s'est interrogée sur la validité de l'attribution du tronçon Balbigny - La Tour-de-Salvagny aux ASF, dans la mesure où celle-ci ne s'était pas inscrite dans ce nouveau cadre juridique.

Le gouvernement français fit alors valoir à l'époque que cette attribution remontait à 1988, que la directive n'était entrée en vigueur qu'en 1990, et partant, qu'elle n'avait pas à s'appliquer de manière rétroactive.

Le décret n° 94-149 du 21 février 1994 aménageait d'ailleurs un régime transitoire, dispensant des obligations communautaires les concessions dont le titulaire aurait été « pressenti » avant le 22 juillet 1990 par lettre des ministres concernés, à condition qu'ils aient engagé des travaux préliminaires.

La Commission se rendit alors à cet argument, posant cependant une limite : tous les dossiers ouverts avant l'entrée en vigueur de la directive, sous l'ancien régime des marchés publics, devaient être conclus avant la fin de l'année 1997.

Or dans le même temps, des difficultés techniques importantes, en particulier de lourdes contraintes environnementales, étaient mises en évidence par l'enquête publique menée du 9 juin 1997 au 12 juillet de la même année.

En outre, certaines dispositions du projet étaient réexaminées afin d'intégrer les conséquences du projet de contournement autoroutier de Lyon, qui suscitaient alors des débats d'opportunité.

Il fut donc impossible de conclure ce dossier avant la date limite fixée par la Commission.

Le projet fut donc retiré du contrat de la société par décret du 29 décembre 1997.

II.— L'EVOLUTION DE LA JURISPRUDENCE COMMUNAUTAIRE OFFRE UNE NOUVELLE OPPORTUNITE QU'IL IMPORTE DE SAISIR

A.— LA JURISPRUDENCE COMMUNAUTAIRE PERMET LE RECOURS A L'ADOSSEMENT DANS LE CAS DU DERNIER TRONÇON DE L'A89, AINSI QUE LA COMMISSION EUROPEENNE ELLE-MEME L'A CONFIRME

La Cour de Justice des Communautés européennes a eu à connaître d'un cas comparable à celui du barreau de Balbigny à l'occasion d'un recours en manquement de la Commission européenne exercé contre la France, au sujet des conditions d'attribution du métro de l'agglomération rennaise à la société Matra.

Le recours à une procédure négociée sans mise en concurrence préalable était en effet contesté par la Commission au motif qu'elle méconnaissait les dispositions de la directive Travaux modifiée n°93/38/CE.

Considérant que les négociations du pouvoir adjudicateur avec la société concessionnaire avaient été entamées avant la date d'expiration du délai de transposition de la directive en question, la Cour, dans un arrêt du 5 octobre 2000 dit « Val de Rennes », avait estimé que l'attribution du marché après cette date limite pouvait à bon droit se dérouler conformément aux règles en vigueur précédemment.

Cette hypothèque juridique levée, le gouvernement français a alors relancé le projet d'achèvement de l'A89.

Le décret du 17 avril 2003 a conclu l'enquête publique en déclarant d'utilité publique les travaux de construction de l'A89 entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny.

Saisie d'un recours contre le projet de concession aux ASF du barreau de Balbigny, la Commission européenne a finalement classé sans suite, en juillet 2005, la mise en demeure adressée à la France en octobre 2004, ce qui constitue une application stricte de la jurisprudence de la CJCE.

Le gouvernement a alors entrepris de rédiger le onzième avenant à la convention de concession de l'A89 aux ASF, ainsi que le projet de décret approuvant cet avenant.

Or ce projet de décret, soumis à l'avis du Conseil d'Etat, a reçu un avis défavorable qui risque de compromettre une fois encore la réalisation de ce projet.

B.— LE LEGISLATEUR DOIT INTERVENIR AFIN QUE LA REALISATION DU BARREAU DE BALBIGNY NE SOIT PAS DAVANTAGE RETARDEE

L'avis défavorable du conseil d'Etat reposerait sur une analyse divergente de celle à laquelle la Commission européenne elle-même s'est livrée, et tire des mêmes considérations et au sujet du même texte des conclusions diamétralement opposées, estimant que le projet de décret approuvant l'avenant à la convention de concession de 1992 contrevient aux dispositions du droit communautaire.

En d'autres termes, saisi d'un éventuel recours en annulation contre le futur décret, on ne saurait exclure que le Conseil d'Etat puisse annuler à l'avenir l'acte en question, alors que la gardienne des Traités communautaires elle-même, autrement dit la Commission européenne, n'y a rien trouvé à redire.

On ne peut prendre un tel risque.

On pourrait alors imaginer que le gouvernement renonce à la procédure initiée dès 1988 et à l'adossement du barreau de Balbigny à la convention de concession entre l'Etat et les ASF.

La procédure de droit commun conforme aux obligations communautaires en vigueur s'appliquerait donc.

Celle-ci comporte deux phases distinctes :

– une 1^{ère} phase d'appel à candidatures où sont examinées les références des candidats (garanties professionnelles et financières, aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public). A l'issue de cette étape, le concédant dresse la liste des candidats admis à présenter une offre ;

– une 2^{ème} phase d'analyse des offres par l'administration et une commission d'examen chargée de donner son avis au ministre de l'Equipement. Les critères de choix de l'Etat sont libres, mais ils doivent d'une part correspondre aux critères indiqués dans l'avis de publicité, et d'autre part être de nature à garantir l'égalité de traitement des candidats. A l'issue de cet examen, le concessionnaire est désigné.

Outre le fait que cette solution retarderait de plusieurs années encore la construction de ce tronçon, elle ferait peser sur ce projet une double incertitude juridique.

La première concerne la stabilité des relations contractuelles entre l'Etat et les ASF, celles-ci pouvant s'estimer en droit d'invoquer le respect des engagements pris sur le fondement tant de la lettre de 1988 que des stipulations de la convention de concession de 1992, et partant, de réclamer la compensation du préjudice subi du fait du non respect par l'Etat de ses obligations contractuelles.

La seconde concerne la possibilité même de recourir à un contrat de concession pour attribuer la construction et l'exploitation du barreau de Balbigny.

En effet, ainsi que l'indique fort justement le rapport d'audit sur les grandes infrastructures de transport précité, l'abandon de l'adossement « *a pour conséquence que chaque euro de dépense supplémentaire se traduit par un euro de subvention publique supplémentaire* ⁽¹⁾. [...] *la possibilité même de recourir à un schéma concessif peut être remise en cause* ». En effet, l'une des caractéristiques qui distingue ces contrats de concession repose sur les modalités de rémunération du concessionnaire, rémunération qui doit être substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service. Or ainsi que le note le rapport, le dernier tronçon de l'A89 nécessiterait, sans recours à l'adossement, un apport de concours publics proche de 90 % du coût d'aménagement.

Dès lors, le risque de requalification du contrat en marché public ne doit pas être négligé. L'obligation de décaissement immédiat et en une fois du coût de la construction que cela suppose est proprement inenvisageable.

C'est pourquoi seule l'intervention du législateur, par l'approbation du onzième avenant à la convention entre l'Etat et les ASF, est de nature à assurer la sécurité juridique du projet et à garantir sa réalisation dans les meilleurs délais. Il n'est que temps.

(1) Dans la mesure où la dépense ne peut être compensée par une hausse des péages sur un tronçon existant.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

La Commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire a examiné lors de sa réunion du 8 février 2006, la proposition de loi (n° 2845), adoptée par le Sénat en première lecture, relative à la réalisation de la section entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny de l'autoroute A89.

I.— DISCUSSION GENERALE

Le rapporteur a rappelé que la proposition de loi soumise à l'approbation de la Commission et adoptée la veille par le Sénat avait pour objet de parachever la grande liaison autoroutière Est-Ouest qu'est l'A89.

Celle-ci constitue une grande liaison transversale entre la façade Atlantique et le Sud de la France *via* Lyon, ainsi qu'entre l'Ouest et l'Est de l'Europe, Italie et Suisse notamment.

La société des autoroutes du sud de la France (ASF) est aujourd'hui concessionnaire de la liaison Bordeaux/ Saint-Etienne.

Le rapporteur a alors souligné qu'à l'heure actuelle, l'A89 s'arrête à Balbigny, dans le département de la Loire, obligeant les véhicules qui souhaitent rallier Lyon à un détour par le Sud, c'est-à-dire par la traversée de Saint-Etienne.

Pourtant, dès 1988, le ministre de l'Équipement avait annoncé à ASF sa décision de lui confier la concession de la section Balbigny - La Tour-de-Salvagny.

En accord avec la société, cette section avait été intégrée en février 1992 dans la concession d'ASF en tant que section à réaliser, les conditions techniques et financières devant être fixées ultérieurement par avenant.

Le rapporteur s'est donc interrogé sur les raisons pour lesquelles 18 ans plus tard, cette section n'était pas réalisée.

Il a rappelé qu'une première occasion s'était présentée, occasion manquée du fait de la conjonction d'obstacles techniques et juridiques.

Evoquant les difficultés d'ordre technique, il a indiqué que l'enquête publique menée en 1997 avait notamment mis en évidence de lourdes contraintes environnementales. En outre, certaines dispositions avaient dû être réexaminées afin d'intégrer les conséquences du projet de contournement autoroutier de Lyon, qui faisait alors l'objet de débats.

Il a ajouté que la mise en œuvre de cette section avait coïncidé avec d'importantes évolutions juridiques communautaires, entravant le déroulement normal du projet.

En effet, ce tronçon devait être réalisé et financé selon la pratique alors en vigueur, dite de l'adossement.

Celle-ci consistait à financer la construction de nouvelles sections autoroutières par la perception d'un péage, par une société concessionnaire, sur des sections existantes plus rentables voire déjà amorties d'un réseau exploité par cette même société.

Au lieu d'attribuer de nouvelles concessions pour chaque nouvelle autoroute ou section d'autoroutes, l'Etat modifiait par avenant la liste des sections dont une société assurait l'exploitation en vertu des stipulations d'un cahier des charges approuvé par décret.

Le rapporteur a alors évoqué la directive européenne n° 89/440/CEE du 18 juillet 1989, dite directive « Travaux », soulignant que celle-ci avait obligé les Etats membres à appliquer des règles précises de publicité pour faire appel aux candidats à l'attribution de nouvelles concessions.

Applicable à compter du 22 juillet 1990, modifiée par la directive du 14 juin 1993, elle a été transposée en droit interne en 1991 et 1992.

Le rapporteur a alors rappelé qu'à partir de 1995, la Commission européenne s'était interrogée sur la validité de l'attribution du tronçon Balbigny - La Tour-de-Salvagny aux ASF, dans la mesure où celle-ci ne s'était pas inscrite dans ce nouveau cadre juridique.

Le gouvernement français fit alors valoir à l'époque que cette attribution remontait à 1988, que la directive n'était entrée en vigueur qu'en 1990, et partant, qu'elle n'avait pas à s'appliquer de manière rétroactive.

La Commission se rendit alors à cet argument, avec une limite : tous les dossiers ouverts avant l'entrée en vigueur de la directive, sous l'ancien régime des marchés publics, devaient être conclus avant la fin de l'année 1997.

Le rapporteur a indiqué que les difficultés techniques qu'il avait évoquées n'avaient pas permis la conclusion de ce dossier dans les délais impartis.

Le projet fut donc retiré du contrat de la société par décret du 29 décembre 1997.

Une seconde opportunité s'est alors présentée grâce à un arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes du 5 octobre 2000.

La Cour, dans une affaire comparable, a jugé que la France avait à bon droit considéré que les marchés pour lesquels un concessionnaire avait été

pressenti n'avaient pas à se voir appliquer de manière rétroactive des règles communautaires adoptées ultérieurement.

Le projet fut donc relancé, et après une enquête publique menée en septembre/octobre 2001, le décret approuvant l'utilité publique de cette section a été publié le 19 avril 2003. L'importance de ce projet a d'ailleurs été confirmée lors des comités interministériels d'aménagement du territoire du 26 mai 2003 et du 18 décembre 2003.

Les difficultés techniques levées, le gouvernement a alors entrepris la rédaction d'un avenant à la convention passée avec ASF afin de lui confier la réalisation de ce tronçon.

Le rapporteur a alors déploré que l'approbation de cet avenant ait encore été retardée par une mise en demeure de la Commission européenne adressée à la France en octobre 2004, qui avait été saisie par une association estimant que la France ne respectait pas les obligations découlant de la directive « Travaux ».

Soulignant l'opiniâtreté du gouvernement à défendre ce dossier, il a indiqué que la Commission avait finalement été convaincue par les arguments du gouvernement français, la plainte étant finalement classée sans suite en juillet 2005.

Indiquant que plus rien ne semblait s'opposer à la publication du décret approuvant le 11^{ème} avenant à la convention de 1992 entre l'Etat et les ASF, permettant enfin le lancement des travaux, il a précisé que le Conseil d'Etat avait émis un avis défavorable à ce projet de décret, s'écartant en cela de l'analyse que la Commission européenne elle-même avait développée.

Il a précisé qu'en dépit de l'accord donné par la Commission européenne, cet avis défavorable de la Haute juridiction paraissait de nature à entraver la réalisation du barreau de Balbigny, et a conclu à la nécessité de l'intervention du législateur afin de garantir la sécurité juridique de ce dossier.

Décrivant ce tronçon d'environ 60 kilomètres, il a souligné qu'il permettrait de valoriser la région lyonnaise, d'améliorer sa liaison avec les autres pôles européens et régionaux, en particulier avec Clermont-Ferrand, de contribuer au désenclavement du Nord de la Loire, et notamment de la région roannaise, et améliorerait la desserte de la région de Tarare.

Elle permettra d'importants gains de temps de parcours et améliorera considérablement les conditions de sécurité sur le réseau routier.

Il a approuvé les améliorations rédactionnelles apportées par le Sénat, et a proposé à la Commission d'adopter cette proposition de loi sans modification, afin que le vote conforme de l'Assemblée permette le lancement du projet dans les meilleurs délais.

M. Pierre Ducout a estimé que la réalisation de ce tronçon soulevait des difficultés formelles, mais que cette liaison, attendue depuis plusieurs années, présentait un intérêt national et européen évident.

Il a en particulier souligné son importance en tant que liaison transversale Est/Ouest entre Bordeaux et Lyon, ainsi que pour les échanges avec la Suisse, l'Italie et l'Espagne.

Il a donc jugé l'intervention du législateur parfaitement légitime s'agissant d'un projet dont la réalisation doit intervenir au plus vite, et a rappelé que le Parlement était intervenu de la même façon, sous la précédente législature, afin de faciliter la réalisation d'un itinéraire à très grand gabarit entre le port de Bordeaux et Toulouse, indispensable au transport des éléments de l'Airbus A380.

II.— EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE

L'article unique de cette proposition de loi approuve l'avenant à la convention du 10 janvier 1992 passée entre l'Etat et la société des autoroutes du Sud de la France.

Cet avenant, joint en annexe de ce rapport, concède aux ASF la construction et l'exploitation de l'autoroute A89 Balbigny – La Tour-de-Salvagny, y compris l'antenne de l'Arbresles.

Cet article approuve également les modifications consécutives du cahier des charges lui-même, lesquelles concernent pour l'essentiel la révision des tarifs de péage qui doit permettre aux ASF de financer la construction de la liaison.

Ces modifications sont également annexées au présent rapport.

Le Sénat a apporté deux modifications au texte de la proposition de loi déposée par notre collègue Elisabeth Lamure : l'une précise, dans le corps de l'article, la date à laquelle le onzième avenant a été signé, c'est-à-dire le 31 janvier 2006 ; l'autre modifie le titre de la proposition elle-même, afin d'indiquer que le tronçon visé s'étend de Balbigny à La Tour de Salvagny, et non de Balbigny à Lyon.

Après que le rapporteur a approuvé ces précisions, la Commission a adopté l'article unique *sans modification*.



En conséquence, *la Commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire vous demande d'adopter la proposition de loi (n° 2845) relative à la réalisation de la section entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny de l'autoroute A89* dans le texte adopté en première lecture par le Sénat.

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi adoptée
par le Sénat

Propositions de la Commission

Article unique

Article unique

Sont approuvés l'avenant du 31 janvier 2006 à la convention du 10 janvier 1992 passée entre l'État et la société des autoroutes du sud de la France, concernant la section de l'autoroute A 89 Balbigny-La Tour-de-Salvagny, ainsi que les modifications apportées par cet avenant au cahier des charges annexé à cette convention.

(Sans modification)

ANNEXE

11^{ème} avenant à la convention passée entre l'Etat et la société des Autoroutes du sud de la France (ASF) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes approuvée par décret du 7 février 1992 modifié, et au cahier des charges annexé à cette convention

**11^{ème} avenant à la convention passée entre l'Etat et
la société des Autoroutes du sud de la France (ASF) pour la concession de la construction, de
l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes approuvée par décret du 7 février 1992 modifié, et au
cahier des charges annexé à cette convention**

Sous réserve de l'approbation du présent avenant par la loi,

entre :

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

et

la société Autoroutes du sud de la France (ASF), société d'économie mixte, dont le siège social est à Paris (15^e), 100 avenue de Suffren, représentée par Monsieur Jacques TAVERNIER, Directeur général, dûment accrédité, d'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

Article 1^{er}

La convention de concession est modifiée comme suit :

Article 1^{er}

Objet de la concession

L'alinéa 31 du paragraphe 1.1 de l'article 1^{er} est ainsi rédigé :

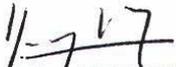
« 31. L'autoroute A89 Balbigny – La-Tour-de-Salvagny, y compris l'antenne de l'Arbresle, d'une longueur de 54 kilomètres environ. »

Article 2

Le présent avenant à la convention de concession, ainsi que les modifications jointes en annexe apportées au cahier des charges annexé à ladite convention, entreront en vigueur dès la promulgation de la loi les approuvant.

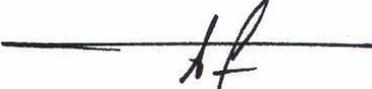
Fait à Paris, le **31 JAN. 2006**
Pour l'Etat

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


Dominique PERBEN

Pour la Société Autoroutes du Sud
de la France

Le directeur général


Jacques TAVERNIER

Annexe

**Modifications apportées
au cahier des charges de la concession de
la société des autoroutes du sud de la France (ASF)**

Article 1^{er}

Objet de la concession

L'alinéa 31 du paragraphe 1.1 de l'article 1^{er} est ainsi rédigé :

« 31. L'autoroute A89 Balbigny – La Tour-de-Salvagny, y compris l'antenne de l'Arbresle, d'une longueur de 54 kilomètres environ. »

Article 3

Caractéristiques générales des ouvrages

I- Le paragraphe 3.5.1 de l'article 3 est ainsi rédigé :

« 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 de la section La-Tour-de-Salvagny – Lyon de l'autoroute A89 sont définis dans le tableau ci-après et par l'annexe 4 X (profils en travers types) au présent cahier des charges.

AUTOROUTES	NOMBRES DE VOIES et largeur de plateforme		VITESSE de référence (km/h) ou catégorie
	Phase définitive	Première phase éventuellement	
A89 Balbigny – La-Tour-de-Salvagny			
Balbigny – Saint-Romain-de-Popey	2 x 2 voies sur 24,10 m		L2 ICTAAL 2000
Saint-Romain-de-Popey - Bifurcation autoroutière de Fleurieux	2 x 3 voies sur 31,10 m	2 x 2 voies sur 31,10 m	L2 ICTAAL 2000
Bifurcation autoroutière de Fleurieux – Pont-de-Dorieux	2 x 3 voies sur 31,10 m	2 x 2 voies sur 31,10 m	L2 ICTAAL 2000
Pont-de-Dorieux – La-Tour- de-Salvagny	2 x 3 voies sur 31,10 m	2 x 2 voies sur 31,10 m	L2 ICTAAL 2000
Antenne de l'Arbresle	2 x 2 voies sur 23,10 m		L2 ICTAAL 2000

»

6. *

II- Le paragraphe 3.5.2 de l'article 3 est ainsi rédigé :

« La section Balbigny – La-Tour-de-Salvagny de l'autoroute A89 concédée comporte les diffuseurs ci-après :

AUTOROUTES	ECHANGEURS		VOIES RACCORDEES
	Première phase	Deuxième phase	
A89 Balbigny – La-Tour-de-Salvagny	Tarare Ouest		RN 7
	Saint-Romain-de-Popey		RN 7
	Bifurcation autoroutière de Fleurieux		A89/ Antenne de l'Arbresle
	Pont-de-Dorieux		RD 70
	La-Tour-de-Salvagny		RN 7
	½ diffuseur de l'Arbresle		RN 7

»

Article 7

*Sectionnement des travaux
Dates de mises en service des sections en cours de construction
et des sections à construire*

Après le 19^{ème} alinéa, sont insérés les alinéas suivants ainsi rédigés :

« Pour l'autoroute A89 Balbigny – Lyon :

- mise en service de la section Balbigny – La-Tour-de-Salvagny, avant le 31 décembre 2012, étant précisé que les pénalités prévues à l'article 39.2 ne s'appliqueront, le cas échéant, qu'à compter du 30 juin 2013 ; »

Article 25

Tarifs de péage

I - Le 6^{ème} alinéa du paragraphe 25.2.II de l'article 25 est complété par les mots suivants :

« à laquelle est ajoutée une hausse complémentaire de 0,58 %. »

II - Après le 6^{ème} alinéa du paragraphe 25.2.II de l'article 25, est inséré l'alinéa suivant ainsi rédigé :

« Pour les exercices 2008 à 2017, l'évolution des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 sera majorée d'une hausse spécifique de 0,625 %.»

ly. ✖

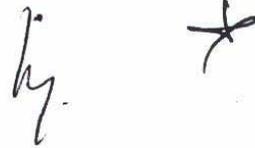
Article 47

Annexes

Après l'alinéa W du paragraphe 47.2 de l'article 47 est ajouté l'alinéa X) ainsi rédigé :

« X) Autoroute A 89 Balbigny– La-Tour-de-Salvagny :

- 1 X Plan de situation ;
- 2 X Tracé ;
- 3 X Profils en long ;
- 4 X Profils en travers types ;
- 5 X Echangeurs, et limites de concession ;
- 6 X Péage, aires annexes, centre d'entretien ;
- 7 X Rétablissement des routes nationales ;
- 8 X Instructions applicables aux projets et à leur réalisation ;
- 9 X Plan de financement. »

Handwritten signature and a star-like mark.