

n° 2003-0268-01

mars 2004

Expertise financière sur les dépenses engagées par la société  
des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) au  
titre du prolongement de l'autoroute A 16 en Ile-de-France



*Liberté • Égalité • Fraternité*  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère  
de l'Équipement  
des Transports  
du Logement  
du Tourisme  
et de la Mer

Ministère de l'Équipement,  
des Transports, du Logement,  
du Tourisme et de la Mer

La Défense, le 25 MARS 2004

Conseil Général des  
Ponts et Chaussées

Affaire CGPC n° 2003-0268-01

Expertise financière sur les dépenses engagées  
par la SANEF au titre du prolongement de l'autoroute A16  
en Ile-de-France

**Rapport établi par  
Y. ROBICHON – IGPC**

**Destinataire :  
M. le directeur des routes**

---

## note à l'attention de

ministère  
de l'Équipement  
des Transports  
du Logement  
du Tourisme  
et de la Mer



conseil général  
des Ponts  
et Chaussées

Le Vice-Président

**Monsieur Patrice PARISE**  
Directeur des routes

---

La Défense, le 30 mars 2004

Affaire n° 2003-0268-01

Par note du 31 octobre 2003, vous avez demandé au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter une mission d'expertise financière sur les dépenses engagées par la société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) au titre du prolongement de l'autoroute A 16 en Ile-de-France.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport établi par Yves Robichon, ingénieur général des ponts et chaussées.

N'ayant plus la responsabilité de la section comprise entre la Francilienne et La Courneuve (A 86), la SANEF a demandé le remboursement des frais qu'elle a engagé, estimés à 54 millions d'euros (valeur juin 2003).

L'expertise a consisté à analyser les documents présentés par la SANEF concernant le financement de deux ponts-rails, les études, les frais de fonctionnement et les frais aux acquisitions ainsi que la TVA récupérable et les intérêts intercalaires. Elle conduit à proposer qu'il soit remboursé à la société concessionnaire un montant de **55 061 585 € (valeur juin 2004)**.

Ce rapport me paraît communicable aux termes de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 modifiée, sauf objection de votre part, dans un délai de deux mois.



**Claude MARTINAND**

## Diffusion du rapport n° 2003-0268-01

- le directeur des routes .....	3 ex
- le président de la 4 <sup>ème</sup> section .....	1 ex
- le secrétaire de la 4 <sup>ème</sup> section.....	1 ex
- le coordonnateur de la MIGT 2.....	1 ex
- M. ROBICHON .....	1 ex
- Archives .....	1 ex



ministère  
de l'Équipement  
des Transports  
du Logement  
du Tourisme  
et de la Mer



direction  
des routes  
sous-direction des  
autoroutes et ouvrages  
concedés  
bureau des opérations  
autoroutières

## note à l'attention de

Monsieur le Vice-Président  
du Conseil Général des Ponts-et-Chaussées

la Défense, le 31 OCT. 2003

objet : Prolongement de l'autoroute A 16 en Ile-de-France

La convention de concession de la SANEF dispose d'une part que la concession s'étend à la réalisation ultérieure de la section de l'autoroute A16 comprise entre L'Isle-Adam et La Courneuve sous réserve des dispositions des actes administratifs à intervenir portant déclaration d'utilité publique et d'autre part que la société financera des travaux conservatoires afin de préserver la faisabilité de cette section d'autoroute. La convention indique également que les conditions techniques et financières de réalisation de cette liaison autoroutière devront être précisées dans un avenant ultérieur.

L'Etat avait dans ce cadre confié à la SANEF la responsabilité de procéder aux études d'avant-projet de cette section d'autoroute et lui avait demandé de participer au financement des travaux conservatoires destinés à préserver la faisabilité de l'autoroute A16 et du Boulevard Intercommunal du Parisien (BIP) au niveau de la commune de Garges-les-Gonnesse dans le Val d'Oise. Ces travaux conservatoires ont été réalisés à l'occasion des travaux du TGV Nord et ont consisté en la réalisation de deux ponts-rails, l'un au-dessus de l'autoroute A16 et l'autre au-dessus du BIP, et de bretelles raccordées à A16.

Il est envisagé de confirmer la concession à la SANEF du prolongement de l'autoroute A 16 entre l'Isle-Adam et la Francilienne.

En revanche, les études ne permettent pas, au stade actuel, de prendre parti en ce qui concerne la section de l'autoroute A16 entre la Francilienne et La Courneuve et en conséquence, il ne peut être envisagé d'inclure cette section dans la concession de la SANEF. C'est pourquoi, la SANEF a demandé le remboursement des études et des travaux conservatoires réalisés qu'elle estime à 54 millions d'euros.

Il convient donc d'expertiser les dépenses exposées par la SANEF, d'apprécier leur bien-fondé au regard des demandes que l'Etat avait faites à cette société et leur montant.

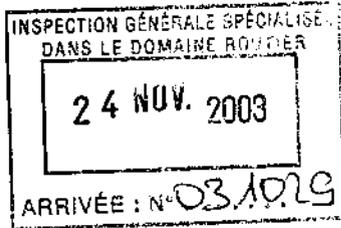
A cette fin, je vous serais reconnaissant de bien vouloir mandater une mission du Conseil général des ponts et chaussées afin de conduire cette expertise dans le meilleur délai possible. Il serait souhaitable que je puisse disposer de ses conclusions dans un délai d'un mois.

Je vous propose de confier cette mission à Monsieur Yves ROBICHON, ingénieur général des ponts et chaussées, ingénieur général spécialisé routes territorialement compétent à la mission d'inspection générale territoriale n°2.

Le Directeur des Routes



Patrice PARISE



ministère  
de l'Équipement  
des Transports  
du Logement  
du Tourisme  
et de la Mer



conseil général  
des Ponts  
et Chaussées

Le Vice-Président

## note à l'attention de

Monsieur Yves ROBICHON,  
ingénieur général des ponts et chaussées

La Défense, le 21 NOV. 2003

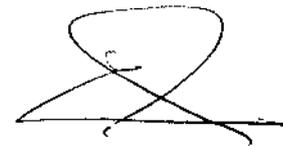
Référence : 2003-0268-01

Par note du 31 octobre 2003, le directeur des routes a demandé au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter une mission d'expertise financière sur les dépenses engagées par la SANEF au titre du prolongement de l'autoroute A 16 en Ile-de-France.

Je vous confie cette mission qui est enregistrée sous le n° 2003-0268-01 dans le système de gestion des affaires du CGPC.

J'attire votre attention sur le souhait du directeur de disposer du rapport final dans les plus brefs délais.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande d'adresser votre rapport de fin de mission au président de la 4<sup>ème</sup> section et de m'en faire parvenir simultanément un exemplaire, aux fins de transmission au directeur des routes.



Claude MARTINAND

Tour Pascal B  
92055 La Défense cedex  
téléphone :  
01 40 81 21 22  
télécopie :  
01 40 81 62 62  
mél . Cgpc-vp  
@equipement.gouv.fr

Copies : M. le Président de la 4<sup>ème</sup> section  
M. le Secrétaire de la 4<sup>ème</sup> section  
M. le Coordonnateur de la MIGT 2

## RESUME

La partie urbaine de l'autoroute A16 en Ile-de-France entre L'Isle-Adam (RN184) et La Courneuve (A86) est intégrée à la concession de la SANEF depuis 1990.

Cette société a été amenée à financer des études préliminaires et d'avant projet sommaire ainsi que des travaux conservatoires, à savoir la construction de deux ouvrages d'art dans le cadre de la réalisation du TGV Nord.

S'il est actuellement envisagé de confirmer la concession à la SANEF de la section L'Isle-Adam (RN184) – la Francilienne, en revanche il n'est plus envisagé d'y inclure la section comprise entre la Francilienne et La Courneuve (A86).

Dans ces conditions, la SANEF a demandé le remboursement des frais qu'elle a engagés, estimés à 54 millions d'euros (valeur juin 2003).

L'expertise a consisté à analyser les documents présentés par la SANEF à l'appui de sa demande concernant :

- des travaux préparatoires (construction de deux ponts-rails),
- des études et surveillance,
- des frais de fonctionnement,
- des frais annexes aux acquisitions,
- la TVA récupérable,
- les intérêts intercalaires.

Cette expertise me conduit à proposer qu'il soit remboursé à la SANEF un montant de **55 061 585 € (valeur juin 2004)**

# SOMMAIRE

## INTRODUCTION

## EXPERTISE DE LA DEMANDE DE LA SANEF

- A. le financement de deux ponts-rails
- B. les études, les frais de fonctionnement et les frais annexes aux acquisitions
- C. la TVA récupérable et les intérêts intercalaires

## CONCLUSION

## ANNEXES

## INTRODUCTION

La partie urbaine de l'autoroute A16 entre l'Isle-Adam (RN 184) et La Courneuve (A86) figure au schéma directeur d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France. Elle représente une longueur totale de 23,8 km, pour un coût estimé à 945 M€ (TTC), aux conditions économiques de juin 1996, dans l'avant projet sommaire de l'autoroute A16 en région Ile-de-France (Annexe C).

Elle peut être décomposée en trois sections :

- RN 184 – la Francilienne : 112 M€ (735 MF) pour 8,40 Km
- la Francilienne  
Boulevard Intercommunal du Parisis (BIP) : 372 M€ (2 431 MF) pour 11 km
- Boulevard Intercommunal du Parisis (BIP) - A86 : 461 M€ (3 034 MF) pour 4,40 km

Cette partie de l'autoroute A16 est intégrée dans la concession SANEF depuis 1990.

Les études d'avant projet ont été relancées en 1987 et confiées à la SANEF. Elles ont été accompagnées d'une concertation avec les collectivités locales et les organismes socio-professionnels concernés, sous l'égide de la direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France.

Les difficultés posées pour l'établissement de cette autoroute et notamment son raccordement sur A1 et A86 à La Courneuve, dans un milieu urbanisé dense, ont conduit le ministère de l'Équipement à s'interroger sur le bien fondé d'un raccordement trop proche de Paris, alors même que l'audit des grands projets d'infrastructures a confirmé l'intérêt de cette radiale en Ile-de-France.

Dans ces conditions, la direction des routes prépare une modification du cahier des charges de la SANEF pour y confirmer la concession du prolongement de l'autoroute A16 entre L'Isle-Adam (RN 184) et la Francilienne. En revanche la section comprise entre la Francilienne et La Courneuve (A86) n'y sera plus incluse.

Toutefois, les emprises nécessaires au prolongement jusqu'au Boulevard Intercommunal du Parisis (BIP) resteront inscrites dans les documents d'urbanisme, de manière conservatoire.

La SANEF a été amenée à effectuer sur cette autoroute des dépenses concernant des études et des travaux conservatoires. Elle en demande le remboursement, pour un montant qu'elle estime à 54 M€ (TTC) valeur juin 2003, dans la mesure où elle ne serait plus concessionnaire.

L'objet du présent rapport est d'apprécier le bien-fondé, la pertinence et le montant de ces dépenses.

\* \*  
\*

## **EXPERTISE DE LA DEMANDE DE LA SANEF**

Le rappel en annexe A du contexte général de l'autoroute A16 en milieu urbain, entre l'Isle-Adam (RN184) et La Courneuve (A1/A86), et son évolution depuis 1987 met clairement en évidence que c'est sur demande de l'État que la SANEF a été amenée à engager des dépenses sur cette section d'autoroute, avant ou après qu'elle soit incluse dans sa concession par décret du 29 octobre 1990.

Par courrier du 8 octobre 2002 (Annexe A16), la SANEF précisait que le montant des dépenses qu'elle avait engagé sur cette section de l'autoroute A16 s'élevait à 46,3 M€ fin 1998, y compris les frais financiers jusqu'à cette date, et fournissait un décompte annuel par grandes rubriques.

Ce montant a été réévalué à 54 M€ au 30 juin 2003.

Un tableau récapitulatif des dépenses a été mis à ma disposition en janvier 2004 par la SANEF (Annexe B1) sur lequel se base la présente analyse. Il évalue l'ensemble des dépenses à 54 222 225 €, y compris les intérêts intercalaires et déduction faite de la TVA récupérable.

L'État envisage aujourd'hui de ne maintenir dans la concession de la SANEF que la section de A16 en milieu urbain comprise entre l'Isle-Adam (RN184) et la Francilienne.

Il est clair et juste, dans ces conditions que la SANEF soit dédommée des dépenses qu'elle a supporté sur la partie dont elle ne sera plus concessionnaire.

Les différents documents qui m'ont été fournis par la SANEF pour étayer sa demande d'indemnisation amènent à répartir les dépenses selon trois rubriques :

- le financement de deux ponts-rails,
- les études, les frais de fonctionnement et les frais annexes aux acquisitions,
- la TVA récupérable et les intérêts intercalaires.

### **A. le financement de deux ponts-rails**

Ce financement correspond à la réalisation par la SNCF de deux ouvrages d'art destinés à préserver la faisabilité de A16 dans le cadre de la réalisation du TGV Nord :

- un pont-rail au-dessus de l'autoroute A16,
- un pont-rail au-dessus du BIP et des bretelles raccordées à A16.

Le coût de ces travaux est conforme aux accords passés entre l'État et la SNCF (Annexes A5, A9, A10 et B1 – compte 31310) et représente un montant total de 26 527 741 € (174 010 577 F) payé en deux fois par la SANEF (25 832 277 € soit 169 448 627 F en 1996 et le solde de 695 465 € en 1997).

Ces paiements correspondent effectivement à des travaux conservatoires mis à la charge de la SANEF dans la convention de concession.

**Le montant de 26 527 741 € peut être retenu pour ces deux ponts-rails.**

## **B. les études, les frais de fonctionnement et les frais annexes aux acquisitions**

La SANEF a établi la liste des prestations qu'elle a payé dans le cadre des études préliminaires et d'avant projet de la section urbaine de l'autoroute A16 (Annexes B).

Ces prestations ont été réalisées soit sur la base de marchés, soit sur la base de commandes payées sur factures. Dans les deux cas ces prestations ont fait l'objet d'une mise en concurrence, à l'exception des situations suivantes :

- les prestations de SCETAUROUTE et ISIS, qui étaient à l'époque les bureaux d'études des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroute,
- les études d'ouvrages d'art ferroviaires menées par la SNCF,
- les prestations en participation pour des études dont le pilotage était assuré par une collectivité ou par l'État (Cas par exemple des études d'urbanisme menées sur la commune de GARGES-LES-GONESSE).

De 1987 à 2000, la SANEF a réglé un montant total de 10 155 176 € pour les études (Annexe B1 – comptes 20100 et 20200).

Onze marchés ont été mis en œuvre pour un montant total de 8 437 669 €, (Annexes B2 et B3) dont :

- 3 pour SCETAUROUTE d'un montant total de 7 193 417 €,
- 2 pour ISIS d'un montant total de 150 365 €,
- 3 pour la SNCF d'un montant total de 686 424 €.

La liste récapitulative des dépenses sur factures (non jointe en annexe) met en évidence un montant total de 1 650 172 €, réparti sur environ 500 pièces comptables. Les factures sont d'un montant généralement modeste : inférieur à 1 500 € dans 70 % des cas. Elles ne sont supérieures à 15 000 € que dans 4 % des cas, le montant maximum étant de 56 000 €.

Les frais de reprographie représentent environ 360 factures pour un montant total de 143 143 €. Le reste est constitué d'études de topographie, d'environnement, d'urbanisme, de socio-économie et de fabrication de supports spécifiques liés à la concertation (maquettes, photomontages, perspectives...).

Le montant global de ces prestations représente un peu plus de 1 % du coût estimé de cette partie urbaine de l'autoroute A16. Il est cohérent avec les difficultés nombreuses rencontrées dans un site urbanisé, tout particulièrement pour la deuxième et la troisième section (la Francilienne – BIP – A86), difficultés que traduisent les coûts kilométriques des trois sections de cette autoroute (Annexe C1) :

N184 – la Francilienne :	13,3 M€/Km
La Francilienne – BIP :	33,8 M€/Km
BIP – A86 :	104,8 M€/Km

Le montant des études présenté par la SANEF peut être retenu dans le calcul, à l'exception du marché SANEF/SCETAUROUTE N°1880014 dont le total mandaté de 2 675 907 € inclut 465 752 € d'études sur la section RN184 – AMIENS (Annexe B4 – section 1602).

Le montant à retenir pour les études s'élève ainsi à 9 689 424 €.

Par ailleurs, la SANEF conservant la concession de la section RN184 – la Francilienne, il paraît concevable qu'elle ne soit pas remboursée des études correspondantes (Article 2 de la convention de concession).

Ne disposant pas du détail des études affectées à chacune des trois sections, je propose d'évaluer leur montant au pro-rata des coûts de construction estimés dans l'avant projet sommaire de 1996, représentatifs des difficultés rencontrées et donc de la complexité des études correspondantes, ce qui représente 88 % pour les deux sections comprises entre la Francilienne et A86.

**le montant des études effectuées par la SANEF sur A16 entre la Francilienne et A86 ressort ainsi à 8 526 693 €.**

Les frais de fonctionnement de la SANEF sont évalués à 241 439 € et les frais annexes aux acquisitions foncières à 26 154 € (Annexe B1 – comptes 20300 et 21100). Là encore il convient d'identifier la partie correspondant aux deux sections dont la SANEF ne sera plus concessionnaire. Comme pour le coût des études, je propose que la répartition soit faite au pro-rata du coût des sections (soit 88 %), ce qui donne :

- frais de fonctionnement :	<b>212 466 €</b>
- frais annexes aux acquisitions :	<b>23 016 €</b>

### **C. la TVA récupérable et les intérêts intercalaires**

Le coût des études, des frais de fonctionnement et des frais annexes aux acquisitions foncières comprend la TVA (récupérable). Son montant a été réévaluée par la SANEF, sur la base des propositions du présent rapport, à **1 409 330 €** (Annexe E).

Les principes retenus par la SANEF pour le calcul des intérêts intercalaires sont simples et n'appellent pas de remarque particulière :

1°/ ils sont calculés sur les montants des dépenses jusqu'à la date de mise en service,

2°/ les dépenses payées sur l'année N sont financées au taux moyen des emprunts émis par la SANEF l'année N. Les intérêts de l'année N sont calculés au pro-rata des mois de paiement des factures,

3°/ les dépenses payées l'année N portent intérêt au taux de l'année N jusqu'à la date de mise en service. Ils sont donc reportés sur les années suivantes.

La SANEF m'a fait parvenir le calcul des intérêts intercalaires correspondant aux propositions du présent rapport ce qui représente **un montant de 21 181 000 € jusqu'à juin 2004** (Annexe D1).

**Le montant total des frais engagés par la SANEF ressort ainsi à 55 061 585 € (valeur juin 2004).** La SANEF m'a fait parvenir un tableau modificatif récapitulant les dépenses sur ces nouvelles bases (Annexe E2).



## CONCLUSIONS

La SANEF s'est vue attribuer la concession de l'autoroute A16 en Ile-de-France entre L'Isle-Adam (RN184) et La Courneuve (A86). L'État envisage aujourd'hui de ne plus lui concéder qu'une partie de cette section autoroutière, entre L'Isle-Adam (RN184) et la Francilienne. Il ne fait pas de doute que cette société doit être défrayée des dépenses qu'elle a du supporter sur la partie qui ne lui sera plus concédée, entre la Francilienne et La Courneuve (A86).

Par courrier du 8 octobre 2002, la SANEF a demandé à La Direction des routes le remboursement des sommes exposées qu'elle évaluait à 46,3 M€ à fin 1998. Début 2004, elle m'a transmis un état des dépenses réévalué à 54 222 225 € (Valeur juin 2003) (Annexe B1).

Dans la mesure des délais et des moyens qui m'étaient impartis, j'ai examiné la justesse et la pertinence de ces dépenses.

En conséquence, je suis amené à faire les propositions suivantes :

1°/ retenir la totalité des travaux des 2 ponts-rails financés par la SANEF en tant que travaux conservatoires, pour un montant de : ..... 26 527 741 €

2°/ déduire du poste "études et surveillance" (10 155 176 €) la somme de 465 752 € qui correspond à des études menées sur la section L'Isle Adam (RN184) – Amiens, ce qui ramène ce poste à un montant de 9 689 424 €.

3°/ laisser à la charge de la SANEF les coûts d'études et surveillance, les frais de fonctionnement et les frais annexes relatifs au tronçon L'Isle-Adam (RN184) – la Francilienne, qui restera dans sa concession. Les dépenses qui doivent être remboursées à la SANEF sont évaluées en conséquence à :

- études et surveillance : .....	8 526 693 €
- frais de fonctionnement : .....	212 466 €
- frais annexes : .....	23 015 €

4°/ diminuer du montant des dépenses la TVA récupérable, évaluée à : ..... – 1 409 330 €

5°/ prendre en compte les intérêts intercalaires correspondants à ces montants et estimés en juin 2004 à : ..... 21 181 000 €

**Le montant des dépenses à rembourser à la SANEF s'établit ainsi à 55 061 585 €, valeur juin 2004 (Annexe E).**

**Y. ROBICHON**



## ANNEXES

- A. A16 en Ile-de-France : rappel du contexte général et de son évolution (17documents)
- B. Tableaux des dépenses engagées par la SANEF (4 documents)
- C. A16 en Ile-de-France – longueurs et coûts (2 documents)
- D. Calcul des intérêts intercalaires (1 document)
- E. Tableau modificatif des dépenses engagées par la SANEF (1 document)



**A16 en Ile-de-France : rappel du contexte général et de son évolution**

**Le CIAT du 13 avril 1987** posait le principe d'un accroissement de l'effort de réalisation des voies rapides en Ile-de-France en prévoyant la concession d'autoroutes à péage et notamment la pénétration de l'Autoroute A16, inscrite au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France.

**La décision ministérielle du 7 juillet 1987** demandait au préfet de région Ile-de-France de lancer sans tarder les études d'"A16 urbain", en confiant à la SANEF, société concessionnaire pressentie, la responsabilité de procéder aux études d'avant-projet sur la base du tracé inscrit au SDAURIF, sous le contrôle étroit de l'administration (Annexe A 1).

**Le décret du 29 octobre 1990** a approuvé la convention du 27 juin 1990 passée entre l'État et la SANEF pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes, dont A16 entre La Courneuve (A1) (Seine-Saint-Denis), Amiens (Somme) et Boulogne (Pas-de-Calais) (Annexes A 2 et A 3).

En **1991**, à l'occasion des travaux de réalisation d'une cinquième voie ferrée entre Saint Denis et Gonesse, nécessaire à la mise en service du TGV nord, l'État a décidé de préserver la faisabilité du Boulevard Intercommunal du Parisis (BIP) et de l'autoroute A16, en réalisant par anticipation deux ouvrages d'art leur permettant de passer sous les voies ferrées, compte tenu des importants surcoûts et des fortes perturbations qu'aurait généré la construction de ces ouvrages en sous-œuvre des voies SNCF, après la mise en service du TGV. (Annexe A 4).

La réalisation de ces deux ponts-rails a fait l'objet de deux accords entre l'État et la SNCF :

- **un protocole financier du 24 septembre 1991**, qui précisait les modalités de remboursement pour l'État ou son concessionnaire des dépenses payées par la SNCF pour la construction des deux ouvrages,
- **une convention travaux du 24 juillet 1992**, qui précisait la répartition des travaux à la charge de l'État (Annexe A 5).

**Le 28 octobre 1994**, la SNCF adressait à la direction des routes une première facture de 148 493 008,31 francs concernant les travaux de ces deux ouvrages (Annexe A 6).

**Par lettre du 12 janvier 1995**, le directeur des routes a demandé à la SANEF de financer les travaux conservatoires (construction de deux ponts-rails) destinés à préserver la faisabilité de l'autoroute A16 en Ile-de-France et du BIP au niveau de Garges-les-Gonesses (Annexe A 7).

**La décision ministérielle du 5 mai 1995 sur la base des études techniques préliminaires**, a retenu le principe de réalisation, par voie de concession, de l'autoroute A16 entre la RN 184 à L'Isle-Adam et l'autoroute A86 à La Courneuve selon le tracé prévu au schéma directeur d'Ile-de-France approuvé par décret du 26 avril 1994. Elle demandait au préfet de région Ile-de-France d'entreprendre les études d'avant-projet sommaire permettant, le moment venu, de soumettre le projet à enquête publique (Annexe A 8).

**Le 11 septembre 1996**, la SNCF adressait à la SANEF la facture globale des travaux, incluant des intérêts de retard, le tout représentant un montant de 174 010 576,55 francs (Annexe A 9).

**Le 30 septembre 1996**, la SANEF effectuait un premier remboursement à la SNCF des dépenses effectuées pour la réalisation des deux ponts-rails, d'un montant de 169 448 627,30 francs (Annexe A 10).

**Le décret du 17 décembre 1997** a approuvé le quatrième avenant à la convention passée entre l'État et la SANEF (Annexe A 11 et A 12) précisant notamment que :

"1.3. La concession s'étend également à la réalisation ultérieure des sections suivantes, sous réserve des dispositions des actes administratifs à intervenir portant déclaration d'utilité publique " :

"a) la section de l'autoroute A16 comprise entre La Courneuve (Seine-Saint-Denis) et l'Isle-Adam (Val d'Oise). La société financera des travaux conservatoires pour préserver la faisabilité de la réalisation de cette section d'autoroute" ;

**Le 1<sup>er</sup> avril 1998**, à la demande de la direction des routes, la SANEF évaluait à 293 MF le montant des dépenses engagées sur A16 en région Ile-de-France à la fin 1997, y compris les frais financiers intercalaires (Annexe A 13).

**Le 16 décembre 1998**, lors du conseil d'administration de la SANEF le directeur des routes, commissaire du gouvernement, précisait que le ministre de l'Équipement avait décidé que la partie terminale de l'autoroute A16 vers l'autoroute A86 serait abandonnée et que celle-ci déboucherait sur la Francilienne, la réservation des emprises jusqu'au BIP étant conservée (Annexe A 14).

**Par courrier du 2 mars 1999**, la SANEF demandait à la direction des routes le remboursement des dépenses engagées et des intérêts intercalaires, soit 304,1 MF (au 31/12/98) relatifs à la section de A16 entre L'Isle-Adam et La Courneuve, dès lors qu'elle n'en serait plus concessionnaire (Annexe A 15).

**Par courrier du 8 octobre 2002**, la SANEF interrogeait la direction des routes sur l'évolution du cahier des charges de la concession et demandait des précisions sur les conditions de financement des travaux conservatoires passés, soit environ 46,3 M€ à fin 1998, et futurs (Annexe A 16).

**Par courrier en date du 16 octobre 2003**, le ministre de l'équipement confirmait au président du conseil régional de Picardie la décision d'abandonner la partie terminale de A16 entre le BIP et A86, de maintenir la concession de A16 entre la RN184 et la Francilienne et de réserver les emprises entre la Francilienne et le BIP (Annexe A 17).

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

PARIS, LE

7 JUIL. 1987  
244, BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VIII<sup>e</sup>)  
CODE POSTAL 75778 PARIS CÉDEX 16  
TÉLÉPHONE : 48-44-39-93 - TÉLEX 250038 F

DIRECTION DES ROUTES

Sous-Direction des Autoroutes  
et des Ouvrages Concédés

Bureau des Opérations Autoroutières

CR

326 - JB

A 00. 143

A16

LE MINISTRE

à

Monsieur le Commissaire de la République  
de la Région Ile de France  
Direction Régionale de l'Équipement

Objet : Etudes d'autoroutes concédées en région parisienne.

Le récent CIAT du 13 avril 1987 a posé le principe d'un accroissement de l'effort de réalisation des voies rapides de la région Ile de France, en prévoyant notamment la concession d'autoroute à péage.

Outre A 14, dont la procédure de concession est déjà bien engagée, il a été décidé de concéder les autoroutes A 88 et B 12 qui permettront de boucler à l'Ouest la rocade des villes nouvelles, ainsi que la pénétration en région Ile de France des autoroutes A 16 et A 5.

Pour l'autoroute A5 qui sera concédée à la SAPRR jusqu'à la RN 6 (échangeur d'Arvigny) et jusqu'au noeud du Val Ganisse, les études sont actuellement en cours. Les sections urbaines étudiées par la DDE de Seine et Marne seront intégrées dans l'APSS d'ensemble de la liaison Melun-Troyes piloté par le CETE de Metz, en vue d'une approbation technique globale et d'un lancement de l'enquête d'utilité publique sur l'ensemble de la liaison Melun-Troyes. La déviation de Lieusaint pourra également être intégrée à la concession de l'autoroute A 5. Le projet technique de doublement étant déjà approuvé, une simple enquête de classement autoroutier sera nécessaire.

Pour le projet d'autoroute A 88, je demande par courriers dont copies ci jointes aux Directions départementales de l'Équipement des Yvelines et du Val d'Oise d'établir un dossier d'études préalables permettant de définir les limites de l'opération, les grandes options de son tracé et de son exploitation à péage. Vous voudrez bien assurer la coordination des études des deux DDE et me préciser les conditions générales dans le cadre desquelles pourraient être lancées ensuite les études d'avant projet.

Pour les autres sections d'autoroutes concédées en région parisienne, à savoir A 16 urbain et B 12, il convient de démarrer les études sans plus tarder.

./...

-2-

J'ai décidé dans un souci d'efficacité maximale de confier aux Sociétés concessionnaires pressenties la responsabilité de procéder aux études d'avant projet sur la base du tracé inscrit au Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile de France et sous le contrôle étroit de l'Administration.

Je vous demande dans ce cadre d'assurer le pilotage de cette étude en y associant les DDE, l'IGS et l'IGOA.

Il vous appartient d'organiser à toutes les phases de l'étude, la coordination nécessaire avec les services régionaux de l'Etat, et de veiller à celle avec les services départementaux sous l'égide de vos collègues, Commissaires de la République de département. La concertation avec les collectivités locales et organismes socio-professionnels concernés sera organisée à votre initiative et sous l'autorité de vos collègues Commissaires de la République de département.

Les deux sociétés concernées à savoir la SANEF pour A 16 urbain et Cofiroute pour B 12 devront, sous votre contrôle, mettre au point le dossier d'avant projet à soumettre à mon approbation.

La composition type de l'avant projet est définie par l'annexe 3 de l'instruction annexée à la circulaire n°86-4 bis du 2 janvier 1986, étant précisé d'une part que les données concernant la constitution des couches de chaussées ne seront fournies qu'à titre indicatif, celles-ci restant de la responsabilité de la Société concessionnaire et d'autre part que l'avant projet doit comporter dans le chapitre équipement d'exploitation une description précise du système de péage envisagé et des conditions d'exploitations de la voie permettant de garantir à l'usager un écoulement fluide de la circulation.

Il vous sera également possible, en cas d'apparition au cours de l'étude de difficultés dont la résolution nécessite une décision de la Direction des Routes préalablement à la poursuite des études, de demander à la Société concessionnaire de me saisir sur la base d'un sous dossier d'Etudes Préalables exposant les termes des solutions à arbitrer. Vous trouverez ci-joint copie des lettres que j'adresse aux Sociétés concernées leur demandant d'engager les études d'avant projet sous votre contrôle.

Vous voudrez bien me faire part de toute difficulté pouvant survenir dans le cadre de votre mission de pilotage des études réalisées par les sociétés concessionnaires.

Par délégation  
LE DIRECTEUR DES ROUTES,



Jean Berthier

Copies:

DDE / COREP 75, 95, 78, 91, 93

RIR

ARFI

M. GRAFF

IGS

SETRA

CETE EST, LILLE

RAA

Décret du 29 octobre 1990 approuvant la convention passée 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

NOR: EQU300C801D

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 la mer,

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 15 décembre 1972 approuvant la convention de concession en vue de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A 4 Noisy-le-Grand-Metz ;

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

Vu le décret du 11 septembre 1980 approuvant la modification apportée aux cahiers des charges annexés aux conventions de concession passées entre l'Etat et certaines sociétés concessionnaires d'autoroutes ;

Vu le décret du 30 novembre 1982 approuvant le premier avenant à la convention de concession de la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France relatif aux conditions techniques et financières de réalisation de la section Nordausques-Ouest-Saint-Omer de l'autoroute A 26 et approuvant les modifications du cahier des charges de la concession ;

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

Vu le décret du 6 mars 1986 portant approbation des nouveaux statuts de la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France et autorisant le changement de concessionnaire de l'autoroute A 4 Noisy-le-Grand-Metz ;

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

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

Décète :

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

1. La convention passée le 27 juin 1990 entre l'Etat et la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France pour la construction, l'entretien et l'exploitation des autoroutes A 1 entre Roissy-en-France et Fresnes-lès-Montauban, A 2 entre Comblès et Hordain, A 4 entre Noisy-le-Grand et Reichstett, A 26 entre Calais et Reims et entre Châlons-sur-Marne et Troyes, A 16 entre La Courneuve, Amiens et Boulogne, A 29 entre la R.N. 28, Amiens et Saint-Quentin.

Cette convention remplace les conventions des 10 août 1972 et 19 février 1979 respectivement approuvées par décrets susvisés des 15 décembre 1972 et 29 mars 1979.

2. Le cahier des charges annexé à ladite convention avec ses pièces annexes.

Ce cahier des charges remplace les cahiers des charges joints aux conventions des 10 août 1972 et 19 février 1979, à l'exception de leurs annexes techniques qui demeurent en vigueur.

Un exemplaire de la convention et 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, le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer et le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur 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 29 octobre 1990.

MICHEL ROCARD

Par le Premier ministre :

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

MICHEL DELEBARRE

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

PIERRE BÉRÉGOVOY

*Le ministre de l'intérieur,*

PIERRE JOXE

*Le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur,*

PHILIPPE MARCHAND

S.A.N.E.F.  
SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES DU NORD  
ET DE L'EST DE LA FRANCE

*Convention de concession  
Cahier des charges des autoroutes*

*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 la mer, agissant au nom de l'Etat,

D'une part, et :

La Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (S.A.N.E.F.), société d'économie mixte, dont le siège social est à Paris (7<sup>e</sup>), 41 bis, avenue Bosquet, représentée par M. Jacques Deschamps, président du conseil d'administration, dûment accrédité,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Article 1<sup>er</sup>

Dans les conditions définies par la présente convention et le cahier des charges annexé, l'Etat concède à ladite société concessionnaire, qui accepte, la construction, l'entretien et l'exploitation d'un ensemble d'autoroutes, y compris les ouvrages et installations annexes comportant :

- 1.1. Sections, ouvrages et installations annexes en service :
  - a) La section de l'autoroute du Nord (A 1) comprise entre Roissy-en-France (Val-d'Oise) et Fresnes-lès-Montauban (Pas-de-Calais), d'une longueur de 155 km environ ;
  - b) La section de l'autoroute A 2 comprise entre Comblès (Somme) et Hordain (Nord), d'une longueur de 42 km environ ;
  - c) La section de l'autoroute de l'Est (A 4) comprise entre Noisy-le-Grand (C.D. 33) (Seine-Saint-Denis) et Reischent (Bas-Rhin), d'une longueur de 466 km environ ;
  - d) La section de la partie Nord de l'autoroute A 26 comprise entre Calais (Pas-de-Calais) et Reims (Marne), d'une longueur de 264 km environ ;
  - e) Les aires de service suivantes, situées sur des sections non concédées : Phalempin (A 1), La Courneuve (A 1), Valenciennes (A 2), La Maxe (A 31), Saint-Rémy (A 31), Pont-à-Mousson (A 31), Metz-Sud (A 31), Steenvoorde (A 25) et Fouquières-lès-Lens (A 21).
- 1.2. Section en cours de réalisation :
 

La section de la partie Sud de l'autoroute A 26 comprise entre Châlons-sur-Marne (Marne) et Troyes (Aube), d'une longueur de 75 km environ.
- 1.3. La concession s'étend également à la réalisation ultérieure des sections suivantes, sous réserve des dispositions des actes administratifs à intervenir portant déclaration d'utilité publique :
  - a) L'autoroute A 16 entre La Courneuve (A 1) (Seine-Saint-Denis), Amiens (Somme) et Boulogne (Pas-de-Calais) ;
  - b) L'autoroute A 29 Le Havre (Seine-Maritime)-Amiens (Somme)-Saint-Quentin (Aisne), pour sa partie située entre la R.N. 28 et Saint-Quentin (Aisne) ;
  - c) Le contournement Sud de Reims (Marne) par l'autoroute A 4.

Les conditions techniques et financières de réalisation de ces autoroutes seront précisées par avenants ultérieurs à la présente convention.

#### Article 2

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

#### Article 3

- 3.1. Dans les conditions définies par le cahier des charges, l'Etat remet à la société concessionnaire les terrains déjà acquis et les ouvrages déjà réalisés par lui.
- 3.2. L'Etat conserve toute liberté de réaliser ou d'améliorer tout ouvrage routier non compris dans la présente concession.

#### Article 4

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

#### Article 5

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

#### Article 6

La présente convention et le cahier des charges annexé entreront en vigueur dès leur approbation par décret en Conseil d'Etat. Ils annuleront alors et remplaceront les précédentes conventions ainsi que leurs cahiers des charges en date du 10 août 1972 et du 19 février 1979, respectivement approuvés par décrets du 15 décembre 1972 et du 29 mars 1979, modifiés par les avenants des 7 août 1982, 8 février 1985 et 13 avril 1983, respectivement approuvés par décrets des 30 novembre 1982, 26 juin 1985 et 9 mai 1983, sous réserve des dispositions du paragraphe 47.1 du cahier des charges annexé à la présente convention.

#### 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 y annexées sont supportés par la société concessionnaire.

Fait à Paris, le 27 juin 1990.

Pour l'Etat :

*Le ministre de l'équipement, du logement,  
des transports et de la mer.*

MICHEL DELEBARRE

Pour la Société des autoroutes  
du Nord et de l'Est de la France :  
*Le président du conseil d'administration.*  
J. DESCHAMPS

Préfecture du Val d'Oise

ANNEXE A4

Direction Départementale de l'Équipement

21

YR/MA

Cergy-Pontoise, le

23 JUIL. 1991

## COMMUNIQUE DE PRESSE

À l'occasion des travaux de réalisation de la cinquième voie ferrée, entre SAINT-DENIS et GONESSE, nécessaire à la mise en service du TGV NORD, l'État a pris la décision de réaliser deux ouvrages d'art pour conserver la faisabilité de deux infrastructures routières prévues au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et concernant le Val d'Oise, à savoir le Boulevard Intercommunal de Parisis (BIP) et l'Autoroute A.16.

Les maires des trois communes concernées par ces travaux : ARNOUVILLE-las-GONESSE, GARGES et SARCELLES ont été informés de cette décision par un courrier du Préfet du Val d'Oise.

Les études ont montré, en effet, que les conditions d'exploitation des voies ferrées entre SAINT-DENIS et GONESSE, une fois le TGV NORD mis en service, ne permettraient plus de réaliser les ouvrages d'art assurant le passage de nouvelles routes sous les voies ferrées dans des conditions économiques acceptables et sans apporter en outre des perturbations importantes au trafic ferroviaire, et donc des gênes intolérables pour les usagers de la SNCF : TGV, grandes lignes ou banlieue.

Le premier ouvrage d'art représente, en fait, une anticipation sur les travaux du Boulevard Intercommunal de Parisis (BIP), déclarés d'utilité publique le 17 Juillet 1990.

Le second ouvrage d'art concerne la section d'autoroute A.16 "L'ISLE-ADAM - LA COURNEUVE", pour laquelle aucune décision n'a encore été prise. Il s'agit, dans ce cas, d'une mesure conservatoire, destinée à préserver la faisabilité d'une des variantes étudiées, qui reprend le principe du tracé défini dans le Schéma Directeur d'Ile-de-France, si cette variante devait être retenue.

.../..

2.-

Comme ils seront réalisés dans le cadre de la construction du TGV NORD, les travaux de ces deux ouvrages d'art n'auront aucune répercussion supplémentaire sur les usagers de la SNCF.

Vu le 29-7-91  


COMMUNE DE GARGES-LES-GONESSE

24.07.92

CONSTRUCTION DE PONTS-RAILS POUR LE FRANCHISSEMENT  
DE LA LIGNE SNCF DE PARIS A LILLE ET DU TGV NORD  
DESTINES A PRESERVER LA REALISATION ULTERIEURE  
DE L'AUTOROUTE A16 - KM 12,887  
ET DU BIP - KM 12,670

CONVENTION "TRAVAUX"

## ENTRE

La Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), Etablissement Public Industriel et Commercial, représenté par Monsieur le Directeur de la Région de PARIS-NORD, 18 Rue de Dunkerque, 75475 PARIS CEDEX 10, agissant au nom et pour le compte dudit Etablissement,

d'une part,

## ET

L'ETAT (Ministère de l'Equipement, du Logement et des Transports) dénommé ci-après l'ETAT représenté par Monsieur le Directeur des Routes

d'autre part,

IL A D'ABORD ETE EXPOSE CE QUI SUIT

- 1 - Le Boulevard Intercommunal du PARISIS (BIP) et l'Autoroute A16 actuellement à l'étude en Ile de France pourraient franchir les voies SNCF de la ligne de PARIS-NORD à LILLE par dessous aux km 12,670 et 12,887 environ sur le territoire de la Commune de GARGES-LES-GONESSE.
- 2 - Dans le PV de l'Instruction Mixte à l'échelon central pour le TGV NORD, la Direction des Routes a attiré l'attention de la SNCF sur l'intérêt à profiter du chantier du TGV NORD pour réaliser, en même temps les ponts-rails pour le passage d'A16 et du BIP tant sous la 5e voie que sous les voies existantes, afin de préserver leur faisabilité ultérieure.
- 3 - La SANEF a été désignée comme concessionnaire de principe de l'autoroute A16 entre LA COURNEUVE (Seine Saint Denis) et BOULOGNE (Pas-de-Calais) (projet incluant une partie du BIP) par le décret du 29 octobre 1990.

4 - Lors d'une réunion tenue le 6 décembre 1990, la Direction des Routes a demandé à la SNCF d'engager les études.

Celles-ci ont fait l'objet d'une convention signée le 22 avril 1991 entre la SNCF et la SANEF.

#### ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de préciser les obligations particulières de la S.N.C.F. et de l'ETAT, ou le cas échéant du concessionnaire appelé à se subroger à lui dans ses droits et obligations, en ce qui concerne l'exécution et le financement des travaux ainsi que les modalités d'entretien ultérieur des ouvrages.

Les obligations d'ordre général des deux parties restent fixées par :

- la réglementation en vigueur.
- le protocole de procédure arrêté le 20 novembre 1969 par les Directions Centrales intéressées complété par le protocole daté du 20 et 23 septembre 1985 et la circulaire n° 85-70 du 10 octobre 1985.

#### ARTICLE 2 - CARACTERISTIQUES GENERALES DES OUVRAGES PROJETES (Pièce A - Dossier technique)

##### A. Ouvrage du BIP

L'ouvrage projeté est constitué de 3 tabliers mixtes, acier-béton à 2 travées prenant appui sur les culées avec murs en aile et sur une pile intermédiaire en béton armé :

- 1 tablier sous les 2 voies "banlieue" (ou des "locaux")
- 1 tablier sous les 2 voies "grandes lignes" (ou des "directs").
- 1 tablier sous la 5e voie future.

Les appuis ont des fondations superficielles.

L'ouvrage projeté présente les caractéristiques générales suivantes ; reprises aux plans VOM-272 - 12,000 - 1 - 2A - 3 et architecture 521-4 joints en pièce A :

- ouverture 24,50 et 27,00 m,
- biais des axes du chemin de fer et de l'ouvrage - 65 grades,
- portées 32,70 et 34,90 m environ,
- hauteur libre minimale sous l'ouvrage : 4,70 m,

- épaisseur du tablier du niveau du sous poutre à l'axe au niveau du rail le plus haut 2,94 m pour les voies actuelles et 2,92 m pour la voie future,
- nombre de voies sur l'ouvrage 4 actuelles et 1 future,
- largeur entre garde corps 19,11 m pour les voies actuelles et 5,80 pour la voie future,
- composition de la voie auto-routière de PARIS à LILLE sous l'ouvrage :
  - . bretelles de sortie "BIP Ouest - A16 Sud"
  - . bande latérale de 1,50 m (BL)
  - + bande d'arrêt d'urgence de 2,50 m (BAU)
  - + 2 voies de 3,50 m
  - 3 voies de 3,50 m
  - + terre plein central de 3,50 m
  - + 3 voies de 3,50 m
  - Collectrice BIP Est BIP Ouest
  - Séparateur 5,50 m
  - + 2 voies de 3,50 m
  - + BAU de 2,50 m
  - + BL de 1,50 m
- garde corps sur l'ouvrage de type architectonique.

Des caniveaux en rives de l'ouvrage permettront le passage de câbles de signalisation et de télécommunication.

## B. Ouvrage de l'A16

L'ouvrage projeté est constitué par 3 tabliers mixtes, acier-béton à 2 travées prenant appui sur des culées avec murs en aile et sur une pile intermédiaire, en béton armé, fondées sur des barettes.

Sous la 5e voie, il est prolongé au nord par un portique en béton armé à 3 travées fondé également sur barettes, permettant d'enjamber l'aqueduc du Petit Rosne et des collecteurs d'eaux pluviales et d'eaux usées.

L'ouvrage projeté présente les caractéristiques générales suivantes, reprises aux plans VOM-272 - 01200010 - 13 et 15 et architecture 521-4 joints en pièce A.

### 1. Ouvrage sous l'ensemble des voies

- ouverture de 29,20 m et 23,60 m,
- biais des axes du chemin de fer et de l'ouvrage : 98 grades,
- portées 32 et 27,40 m,
- hauteur libre minimale sous l'ouvrage : 4,70 m,

- épaisseur du tablier au niveau du sous poutre à l'axe, au niveau du rail le plus haut 2,94 m,
- nombre de voies sur l'ouvrage : 4 actuelles + 1 future,
- largeur entre garde corps : 19,11 m pour les voies actuelles et 5,80 m pour la voie future,
- composition de la voie auto routière de PARIS à LILLE sous l'ouvrage
  - . bretelles de sortie "BIP Ouest - A16 Sud"
  - . bande latérale de 1,50 m (BL)
  - + bande d'arrêt d'urgence de 3,00 m (BAU)
  - + 2 voies de 3,50 m
  - 3 voies de 3,50 m
  - + terre plein central de 3,00 m
  - + 3 voies de 3,50 m
  - Collectrice BIP Est BIP Ouest
  - Séparateur de largeur variable
  - + 2 voies de 3,50 m
  - + BAU de 3,00 m
  - + BL de 1,50 m

La conception et les calculs des ouvrages du BIP et de l'A16 et du portique sont effectués selon les prescriptions du livret 2.01 du CPC de la SNCF qui tient compte de la spécificité des ouvrages relevant du domaine ferroviaire.

Les actions et charges d'exploitation à considérer pour la justification des ouvrages sont celles définies au titre I de l'annexe 1 au livret 2.01 (la vitesse sur les voies "banlieue" est au maximum de 120 km/h. Sur les voies "grandes lignes" elle est au maximum de 220 km/h).

Il sera tenu compte de la circulation possible d'un convoi S W 2 par tablier.

Compte tenu de la localisation et de la configuration de l'ouvrage, il doit être tenu compte de la charge de la roue dérailée et des heurts de véhicules routiers selon les prescriptions du livret 2.01 du CPC de la SNCF.

## 2. Portique sous la 5e voie

- biais des axes du chemin de fer et de l'ouvrage : 98 grades,
- portées 15 m - 21 et 15 m environ,
- épaisseur du tablier au niveau du sous poutre à l'axe, au niveau du rail le plus haut > 1,70 m,
- nombre de voie sur l'ouvrage : 1 voie future,
- largeur entre garde corps : 5,80 m,

- garde corps sur l'ouvrage de type architectonique, -
- un caniveau en rive de l'ouvrage permettra le passage des câbles de signalisation et de télécommunication.

### ARTICLE 3 - EXECUTION DES TRAVAUX

La SNCF se chargera de l'exécution des travaux de construction des ouvrages pour le BIP et l'A16 et du portique en béton armé et de tous les travaux corrélatifs à exécuter dans les emprises du chemin de fer.

La SNCF se chargera également de l'aménagement des accès et aires de chantier de part et d'autre des voies (suivant schéma joint en pièce B).

L'ETAT se chargera :

- des acquisitions de terrains,
- de tous les travaux de voirie,
- de l'exécution des revêtements de chaussée, de l'éclairage public, de la signalisation routière.

### ARTICLE 4 -- DISPOSITIONS FINANCIERES

Les travaux à exécuter par la SNCF seront à la charge de l'ETAT et de la SNCF dans les conditions définies ci-après :

#### 1. Pour le BIP

Le coût des dépenses en principal hors frais de ralentissements des trains et hors frais généraux (aux conditions économiques de janvier 1991) s'élève à 48 177 000 F se répartissant comme suit :

- 44 777 000 F à la charge de l'ETAT,
- 3 400 000 F à la charge de la SNCF (50 % du coût de la partie d'ouvrage située sous la 5e voie).

La part des dépenses en principal hors frais de ralentissements de trains et hors frais généraux sera donc égale à :

- pour l'ETAT  $\frac{44\ 777\ 000}{48\ 177\ 000} = 92,95\ %$
- pour la SNCF  $\frac{3\ 400\ 000}{48\ 177\ 000} = 7,05\ %$

Les frais de ralentissements s'élèvent à 4 821 200 F hors frais généraux, aux conditions économiques de janvier 1991 calculés suivant les coûts journaliers et durées ci-après :

- ralentissement à 30 km/h - 17 720 F par jour et par voie pendant 10 jours,
- ralentissement à 80 km/h - 10 020 F par jour et par voie pendant 30 jours,
- ralentissement à 100 km/h - 4 850 F par jour et par voie pendant 300 jours.

Ces frais sont entièrement à la charge de l'ETAT.

## 2. Pour l'A16

Le coût des dépenses en principal hors frais de ralentissements des trains et hors frais généraux (aux conditions économiques de janvier 1991) s'élève à 49 000 000 F se répartissant comme suit :

- 46 700 000 F à la charge de l'ETAT,
- 2 300 000 F à la charge de la SNCF (100 % du coût du portique en béton armé).

La part des dépenses en principal hors frais de ralentissements des trains et hors frais généraux sera donc égale à :

$$\text{- pour l'ETAT } \frac{46\,700\,000}{49\,000\,000} = 95,30 \%$$

$$\text{- pour la SNCF } \frac{2\,300\,000}{49\,000\,000} = 4,70 \%$$

Les ralentissements nécessaires à la construction de l'ouvrage pour l'A16 sont les mêmes que ceux nécessaires à la construction de l'ouvrage pour le BIP si les 2 ouvrages sont réalisés simultanément. Dans cette hypothèse (qui est celle retenue) il n'est donc pas compté de frais de ralentissement.

A titre indicatif, et sans engagement de la part de la SNCF l'évaluation du montant total des dépenses à la charge de l'ETAT se décompose donc comme suit :

VOIR TABLEAU ANNEXE 1

### 3. Modalités de paiement des dépenses

L'ETAT s'engage, à rembourser la SNCF des dépenses réelles qu'elle aura supportées au cours de l'exécution des ouvrages définis à l'article 2, ainsi que les travaux supplémentaires justifiés, soit par les demandes qu'il présenterait, soit par les nécessités techniques apparaissant lors de l'avancement du chantier.

Compte tenu des contraintes d'exécution liées au déroulement du chantier TGV/NORD, les travaux débiteront le 1er juillet 1991, pour une durée en principe de 14 Mois. L'ETAT a demandé à la SNCF, qui a accepté, de prendre à sa charge le pré-financement de l'opération et, en conséquence, de différer la facturation des dépenses. Le versement des sommes avancées par la SNCF s'effectuera dans les conditions suivantes :

- la SNCF adressera à l'ETAT, à la fin des travaux, le bilan final de l'opération, aux dépenses réelles, sous la forme d'un décompte général et définitif (dès qu'elle aura eu connaissance du coût total des travaux) et sous réserve d'éventuelles réclamations des entreprises,
- la facture reprendra à la fois les dépenses réglées au mois le mois par la SNCF et les intérêts relatifs au différé de règlement calculés au taux moyen mensuel du marché monétaire (TMM) majoré d'un point, constaté entre leurs dates d'exigibilité et leurs dates de facturation.

Conformément au protocole financier, la facturation pourra être différée par la SNCF, à la demande de l'ETAT et en accord avec la SNCF, mais de manière à ce que le règlement des dépenses soit effectif au plus tard le 31 décembre 1994.

Le montant des dépenses à la charge de l'ETAT ou de son concessionnaire sera, selon le cas, exonéré ou majoré de la TVA, conformément à la réglementation en vigueur à la date de la facturation.

A défaut de mandatement dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception de la facture, des intérêts moratoires seront décomptés au taux des obligations cautionnées.

Par ailleurs, pour toute somme qui sera mandatée au titre de cette convention, le mandateur devra faire connaître la date du mandat son montant et toutes références permettant de l'identifier par écrit à :

M. le Chef de la Division  
Contrôle de Gestion Comptabilité et Informatique  
SNCF - PARIS-NORD - DB2R  
18 rue de Dunkerque  
75475 PARIS CEDEX 10

Les règlements seront effectués par versement au compte courant postal 30041/00001/0919380G020/43 PARIS même adresse que ci-avant.

En outre, l'ETAT versera également à la SNCF une somme forfaitaire destinée à la libérer des charges d'entretien ultérieur du gros oeuvre de l'ouvrage égale à 6 % du montant des dépenses à sa charge. Cette somme sera à majorer de la TVA au taux en vigueur.

La facturation de ce versement libératoire sera effectuée en même temps que la facturation des travaux et dans les mêmes conditions d'exigibilité de facturation et de règlement.

Le versement libératoire exclut les frais d'exploitation provisoires relatifs aux voies routières, induits par l'entretien des ouvrages (signalisation routière, interruption de circulation ponctuelle de la circulation...) qui resteront à la charge de l'ETAT ou de ses ayants causes.

#### ARTICLE 5 - OPERATIONS DOMANIALES

Les opérations domaniales entraînées par l'exécution des travaux routiers sur le Domaine Public du Chemin de fer seront régularisées par ailleurs, dans le cadre d'un accord à intervenir séparément entre la S.N.C.F. et l'ETAT.

Cette régularisation se fera en application du Décret 83-816 du 13 septembre 1983 relatif au domaine confié à la SNCF et de la circulaire du 2 juillet 1984.

Pour la réalisation des travaux, la SNCF fera son affaire auprès du Département du Val-d'Oise de l'obtention d'une autorisation d'occupation temporaire de terrain en vue d'installations de chantier et murs de préfabrication (plan 20 DV 24b 2798 joint en pièce C).

#### ARTICLE 6 - EPREUVES

Après la mise en service de l'ouvrage, les épreuves seront effectuées par les soins de la SNCF aux frais de l'ETAT dans les conditions fixées par les règlements en vigueur.

#### ARTICLE 7 - ENTRETIEN DE L'OUVRAGE

Après achèvement des travaux, un procès-verbal de récolement, destiné à fixer les modalités d'entretien ultérieur des ouvrages sera pour chacun d'eux établi par la SNCF, contradictoirement avec l'ETAT.

Il y sera précisé que :

La SNCF sera chargée à ses frais des travaux d'entretien de la totalité du gros oeuvre des ouvrages à l'exclusion de tout ce qui touche à la route (chaussée, éclairage, signaux routiers, dont l'entretien sera assuré par les soins et aux frais de l'ETAT ou de ses ayants causes.

L'ETAT s'engage à mettre en oeuvre, à ses frais, toutes les dispositions nécessaires concernant l'exploitation de la route pour permettre à la SNCF d'assurer les visites et l'entretien des ouvrages dans les meilleures conditions de sécurité.

ARTICLE 8 - VISITES ANNUELLES ET INSPECTIONS PERIODIQUES  
(en principe quinquennales)

Les visites annuelles et les inspections périodiques seront faites par le représentant de la SNCF, aux frais de cette dernière.

ARTICLE 9 - ENREGISTREMENT

Les frais de timbre et d'enregistrement seront à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à la formalité.

ARTICLE 10

La présente convention est établie en deux exemplaires originaux.

Pour la SNCF 24 JUIL. 1992



Bruno BAUFINE-DUCROCQ

Pour l'ETAT (Ministère de l'Equipement,  
du Logement et des Transports)  
Le Directeur des Routes



Christian LEYRIT

Montant en francs  
(hors taxes)

	BIP		A16		BIP + A16	
	ETAT	SNCF	ETAT	SNCF	ETAT	SNCF
TOTAL A REPARTIR	48 177 000		49 000 000		97 177 000	
COUT DES TRAVAUX	44 777 000	3 400 000	46 700 000	2 300 000	91 477 000	5 700 000
	92,95 %	7,05 %	95,30 %	4,70 %	94,15 %	5,85 %
AL	4 821 200	-	-	-	4 821 200	
FG 13/	6 447 766		6 071 000		12 518 766	
COUT TOTAL	56 045 966	3 400 000	52 771 000	2 300 000	108 816 966	5 700 000

Montant total de la dépense  
à la charge de l'ETAT : 108 816 966 F

Arrondi à : 108 800 000 F

Annexe 1

18, RUE DE DUNKERQUE  
75475 PARIS CEDEX 10  
FAX : (1) 49 95 53 01

DIRECTION DE PARIS-NORD

TEL : (1) 49 95 54 18

Monsieur le Directeur des Routes  
Ministère de l'Équipement, du Logement  
et des Transports  
Arche de la Défense Paroi Sud  
92 055 PARIS LA DEFENSE CEDEX 04  
A l'attention de M. Jean Pierre MARTEAU

LE DIRECTEUR

LETRE RECOMMANDEE AVEC AR

Nos Réf.: DE/BCI/VG/X80006  
Dossier suivi par Mme V.GENTILS

**Objet** : Commune de GARGES-LES-GONESSE. Construction de ponts-rails pour le franchissement de la ligne SNCF de PARIS-LILLE et du TGV NORD, destinés à préserver la réalisation ultérieure de l'Autoroute A16 au KM 12,887 et du BIP au KM 12,670.

Paris,  
Le 28 OCT 1994

Monsieur le Directeur Des Routes,

La construction de ponts-rails pour le franchissement de la ligne SNCF de PARIS à LILLE et du T.G.V. Nord, destinés à préserver la réalisation ultérieure de l'autoroute A16 au km 12,887 et du BIP au km 12,670 a fait l'objet de deux accords entre l'ETAT et la SNCF.

◆ Un PROTOCOLE FINANCIER en date du 24 septembre 1991 entre :

- la SNCF représentée par son DIRECTEUR FINANCIER, M. P.LUBEK
- et la DIRECTION DES ROUTES représentée par le DIRECTEUR, M. C.LEYRIT

◆ Une CONVENTION TRAVAUX en date du 24 juillet 1992 entre :

- la SNCF représentée par le DIRECTEUR DE LA REGION DE PARIS NORD, M. B.BAUFINE DUCROCQ
- et la DIRECTION DES ROUTES représentée par son DIRECTEUR, M. C.LEYRIT

Le protocole financier précise les modalités de remboursement par l'Etat ou son concessionnaire, des dépenses payées par la SNCF pour la construction des deux ouvrages.

A la demande de l'Etat, la SNCF a accepté de différer la facturation des dépenses au-delà de leurs dates d'exigibilité et de prendre à sa charge le préfinancement de l'ensemble de l'opération.

La convention travaux précise la répartition des travaux à la charge de l'Etat soit 94,15% du montant total, l'Etat supportant en totalité le coût des ralentissements des trains.

L'Etat s'est engagé à rembourser la SNCF des dépenses réelles ainsi que les travaux supplémentaires justifiés et nécessaires techniquement au cours de l'avancement du chantier, compte tenu des contraintes d'exécution liées au déroulement des travaux T.G.V./NORD 5ième voie.

Conformément au point 3 "Modalités de paiement des dépenses" de l'article 4 des dispositions financières de la convention "la facturation pourra être différée par la SNCF à la demande de l'Etat de manière à ce que le règlement des dépenses soit effectif au plus tard le **31 décembre 1994**".

Cette facturation comprend les dépenses réglées par la SNCF mais aussi les intérêts qui-s'y rapportent, compte tenu que l'Entreprise a dû emprunter sur le marché pour financer la totalité de cette opération.

A ce jour, le montant définitif de l'opération, n'est pas encore connu. Le marché **2071.1.00004** passé avec l'entreprise BORIE fait l'objet d'une réclamation contentieuse.

En conséquence, je vous adresse la facture référencée **B 4 10 20840 002** du 25 octobre 1994 de **148 493 008,31 F**. Le détail de cette facturation est repris dans les quatre annexes suivantes :

#### 1. annexe A

Décompte Général Provisoire des travaux réglés par la SNCF.

Votre participation dans cette opération se chiffre à **148 493 008,31 F** répartie comme suit :

TRAVAUX	94 440 726,16 F
FRAIS DE RALENTISSEMENT DES TRAINS	9 368 656,33 F
FRAIS GENERAUX	13 495 219,72 F
VERSEMENT LIBERATOIRE T.T.C.	8 347 395,47 F
INTERETS FINANCIERS	22 841 010,62 F
	<hr/>
TOTAL à votre charge	148 493 008,31 F

Dès règlement du litige avec l'entreprise BORIE, le solde des travaux fera éventuellement l'objet d'une facturation complémentaire.

## 2. annexe B

Détail du coût des ralentissements des trains qui se chiffre à 9 368 656,33F

La pose des six tabliers successifs sur chaque voie s'est traduite par une impossibilité de relever la vitesse des trains à 100 Km/h sur les voies grandes lignes et 80 Km/h sur les voies banlieue comme initialement prévu. La vitesse n'a pu être relevée respectivement qu'à 80 Km/h et 60 Km/h qu'après essais et études, ce qui justifie l'augmentation importante de ce poste prévu initialement à 4 821 200 F.

## 3. annexe C

Calcul au taux du marché monétaire + 1 point (TMM + 1 point) conformément au §3.2 du point 3 du protocole, des intérêts financiers suite au différé de paiement.

A noter que le coût des ralentissements des trains et le versement libératoire ne sont pris en considération qu'à la fin du règlement des dépenses (Juillet 1994).

Le calcul des intérêts est arrêté au mois d'émission de la facture.

## 4. annexe D

Il s'agit du tableau de comparaison entre le montant des travaux en principal (en francs courants) ramené aux conditions économiques de janvier 1991 et le projet d'origine.

De cette comparaison, il ressort que cette réalisation présente un dépassement d'environ 1,328 M.F. sur les seuls travaux soit 1,45%.

Je vous demande de bien vouloir effectuer le règlement de cette facture avant le 12 décembre 1994. Au delà de cette date, il sera fait application de l'article 4 (point 3 alinéa 7) de la convention travaux.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur des Routes, l'assurance de ma haute considération.



Roland BONNEPART





Ministère  
de l'Équipement,  
des Transports  
et du Tourisme

Direction  
des Routes

Arche de la Défense  
Paroi Sud  
92055  
Paris-La-Défense  
Cedex 04  
Téléphone  
(1) 40.81.21.22  
Télex  
610 835 F  
Télécopie  
(1) 40.81.12.55

Sous-direction  
des Autoroutes et  
Ouvrages concédés

Téléphone  
(1) 40.81.12.56  
(1) 40.81.12.45

Télécopie  
(1) 40.81.12.59

Bureau R/AR.FI

Affaire suivie par  
Jean-Pierre MARTEAU  
N/Réf: 29146/NM

Paris, le 12 JAN 1995

Monsieur Daniel TENENBAUM  
Président de la Société des Autoroutes  
du Nord et de l'Est de la France  
100, avenue de Suffren  
75015 - PARIS

OBJET : Autoroute A16.

Monsieur le Président,

Aux termes de la convention passée avec l'Etat le 27 juin 1990, la SANEF est devenue concessionnaire de l'autoroute A16 entre La Courneuve (Seine-Saint-Denis) et Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais). Cette convention a été approuvée par décret du Premier Ministre du 29 octobre 1990.

La première section de l'autoroute A16 réalisée par la SANEF, entre l'Isle-Adam et Amiens Sud (96 kilomètres), a été mise en service le 20 octobre 1994. Vous prévoyez la mise en service d'une deuxième section, entre Amiens Sud et Amiens Nord (10 kilomètres) à la fin du mois de juin 1995. Une troisième section reliant Amiens Nord à Boulogne sur Mer (116 kilomètres) est actuellement en travaux avec l'objectif d'une mise en service à la fin de l'année 1997.

La quatrième et dernière section de l'autoroute A16, située en Ile de France entre l'Isle-Adam et La Courneuve, d'une trentaine de kilomètres environ compte tenu de la réalisation concomitante d'une courte section du BIP (Boulevard Intercommunal du Parisis), est la moins avancée. Néanmoins, elle vient de faire l'objet d'une large consultation locale qui va éclairer le Gouvernement avant qu'il ne prenne, sur la base du bilan de cette consultation, une décision d'orientation sur le principe du tracé retenu.

Comme le prévoit le projet de Contrat de Plan soumis à l'approbation du conseil d'administration de la SANEF qui se réunira le 18 janvier prochain, il conviendra que soit lancée au plus tôt, à l'intérieur de la période considérée (1995-1999), la construction de la jonction l'Isle-Adam/A86 qui, seule, assurera une bonne diffusion du trafic à l'intérieur de la région Ile de France, reliant les trois rocade, Francilienne, BIP et A86 et permettant ainsi la desserte de la grande et de la petite couronne, ainsi qu'un désenclavement du pôle de Roissy.

/...

2.

Dans cette perspective, la SANEF a dépensé à ce jour 6 MF au titre des opérations préliminaires relatives à l'autoroute A16 en Ile de France ; les 20 MF prévus dans votre projet de budget pour 1994 ayant été différés. Votre budget initial pour 1995 prévoit par ailleurs une somme de 6 MF au titre des opérations préliminaires à financer cette année.

En fait, il apparaît que ce poste budgétaire devra être provisionné substantiellement dès l'année 1995 afin de financer les travaux conservatoires (construction de deux ponts-rails) destinés à préserver la faisabilité de l'autoroute A16 en Ile de France et du BIP au niveau de Garges-les-Gonesse (Val d'Oise), étant précisé que ces liaisons sont inscrites au schéma directeur de la région Ile de France, approuvé par décret du Premier Ministre du 26 avril 1994.

A la demande de l'Etat, ces travaux conservatoires ont été préfinancés et réalisés par la SNCF dans le cadre de la construction du TGV Nord, à la condition que l'établissement soit remboursé de cette dépense le 31 décembre 1994 au plus tard (éventuellement au tout début de l'année 1995).

Aux termes de la note technique établie le 9 janvier 1995 par l'Inspection Générale des Services (collège de spécialité Routes), dont vous trouverez ci-joint un exemplaire, la réalisation anticipée de ces travaux apparaît non seulement comme la seule solution réellement possible mais également comme la solution la plus économique pour la SANEF, sous réserve d'un remboursement complet dès le début de l'année 1995.

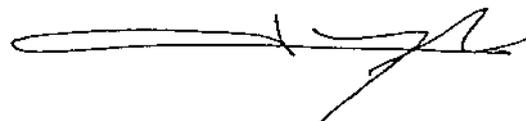
Je vous demande en conséquence de prévoir cette dépense dans votre budget au titre de l'année 1995. Compte tenu des informations actuellement en ma possession, qui doivent faire l'objet d'un décompte définitif de la part de la SNCF, la dépense considérée est de l'ordre de 175 MF TTC.

Bien entendu, cette dépense ponctuelle ne devra pas nuire au bon déroulement des chantiers dont le financement est prévu par la SANEF en 1995. Je suis donc ouvert à une éventuelle réévaluation de votre budget d'investissement dans le courant de l'année 1995, en fonction de l'évolution des dépenses qui seront constatées en cours d'année dans le secteur autoroutier.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

*et très cordialement*

Le Directeur des Routes,



Christian LEYRIT

5 MAI 1995

*Le Ministre de l'Équipement, des Transports  
et du Tourisme*  
N/Réf.: AROP/AB/A16-IdF

**Le Ministre de l'équipement,  
des transports et du tourisme**  
à  
**Monsieur le Préfet de la Région Ile de France**  
**Direction Régionale de l'Équipement**  
**d'Ile de France**

**Objet :** Autoroute A16  
Section RN184 à l'Isle Adam-autoroute A86 à La Courneuve  
Etudes préliminaires

**Référence :** Rapport du 29 décembre 1994 du Préfet du Val d'Oise

La section RN184 à l'Isle Adam-autoroute A86 à La Courneuve de l'autoroute A16 figure au schéma directeur de la région Ile de France approuvé par décret du 26 avril 1994.

Elle a pour objectif d'améliorer les conditions de déplacement dans le nord de l'Ile de France en assurant les fonctions suivantes : soulager les voies locales saturées (notamment celles situées entre le Boulevard Intercommunal du Parisis-B.I.P.- et l'A86) et améliorer ainsi les conditions de circulation et l'environnement de leurs riverains ; assurer une jonction entre les trois rocade (Francilienne, B.I.P., A86) pour distribuer le trafic couronne-couronne en forte croissance ; faciliter les échanges entre l'Ile de France et le Nord de la France en accueillant en partie le trafic des sections interurbaines de l'autoroute A16 et en favorisant sa dispersion sur les rocade franciliennes.

Ce projet a été présenté en 1988 et en 1990 aux élus des départements du Val d'Oise et de Seine-Saint-Denis.

En octobre 1991, le Ministre de l'Équipement a confié à M. HERVIO, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, une mission de réflexion, menée en concertation étroite avec les

collectivités locales concernées et portant d'une part sur les dispositions à retenir pour le projet autoroutier proprement dit, d'autre part sur les opérations d'urbanisme susceptibles de l'accompagner.

Dans son rapport remis en 1992 au Ministre de l'Equipement, M. HERVIO a proposé l'adoption de nombreuses améliorations qualitatives : augmentation du nombre et de la longueur des tranchées couvertes, redéfinition du système d'échanges, principe de la requalification des routes nationales favorisant notamment le développement des transports en commun de surface. Ces prescriptions ont été prises en compte lors de la poursuite des études techniques préliminaires.

Par lettre du 22 août 1994, j'ai demandé au Préfet du Val d'Oise de coordonner, en liaison avec le Préfet de Seine-Saint-Denis, une nouvelle phase de large consultation des élus, des organismes socio-professionnels et des associations, sur la base d'un dossier-support élaboré par la Direction Régionale de l'Equipement d'Ile de France. Par lettre du 29 décembre 1994, le Préfet du Val d'Oise m'a adressé le bilan de cette consultation menée d'octobre à décembre 1994.

Sur la base d'une part des études techniques préliminaires, d'autre part d'une analyse du rapport relatif au bilan de cette consultation, je décide de prendre les orientations suivantes pour la poursuite des études de ce projet.

\*

\* \*

Je retiens le principe de la réalisation par voie de concession de l'autoroute A16 entre la RN184 à l'Isle Adam et l'autoroute A86 à La Courmeuve, selon le tracé général figuré au plan joint à la présente décision, qui correspond au tracé prévu au schéma directeur de la région Ile de France.

J'ai bien noté que le choix de recourir au principe d'une infrastructure autoroutière résulte d'une analyse des possibilités offertes par les différents modes de transport pour répondre aux besoins en déplacements à l'horizon 2003 au nord de Paris.

Cette analyse a par ailleurs permis de confirmer que parmi les variantes de tracés envisageables, seul le tracé figurant au schéma directeur de la région Ile de France permet de répondre à l'ensemble des fonctions assignées au projet. Ce tracé apparaît ainsi le plus favorable au regard des critères suivants : aspects fonctionnels et services rendus aux usagers, incidences sur l'environnement, difficultés de réalisation et coût.

Ainsi, à partir du raccordement actuel avec la RN184 à l'Isle Adam, le principe de tracé retenu emprunte la RN1 à aménager jusqu'au nord de Maffliers, puis un tracé neuf longeant les voies ferrées Paris-Beauvais entre Maffliers et Monsoult. Le tracé se poursuit en direction du Sud-Est, passe à l'est d'Attainville et se développe dans la plaine de France jusqu'à la RN16 qu'il franchit entre Ecoeuven et le Mesnil-Aubry.

A partir de la RN16, le tracé traverse la commune de Villiers-le-Bel en empruntant le couloir des lignes électriques à haute tension, longe la zone industrielle de Sarcelles, traverse les communes de Garges-les-Gonesse, de Dugny et de La Courneuve avant de se raccorder à l'autoroute A86 à La Courneuve.

Je confirme enfin le principe selon lequel l'autoroute A16 en Ile de France sera une infrastructure autoroutière concédée, ce qui implique le recours à la perception d'un péage pour son utilisation. Les études sur les modalités de cette perception seront poursuivies, afin de favoriser l'usage de l'autoroute par les habitants des zones desservies. Elles tiendront compte des fonctions locales à remplir par l'autoroute, des observations recueillies lors de la consultation organisée en 1994 et des spécificités locales.

\*

\* \*

Le Préfet, Directeur Régional de l'Équipement d'Ile de France, entreprendra les études d'avant-projet sommaire qui permettront de soumettre le projet, le moment venu, à enquête publique, en respectant les prescriptions suivantes.

En section courante, le profil en travers comportera 2x3 voies à la mise en service, à l'exception du tronçon compris entre les diffuseurs avec la RN1 à Maffliers et la RN16 à Ecoen, où il sera à 2x2 voies élargissable à 2x3 voies.

Au stade actuel des études et des concertations, sont prévus **les points d'échanges** suivants:

- échangeur complet avec la RN184 permettant de relier A16 à Cergy-Pontoise
- demi-échangeur sud avec la RN1 au nord de Maffliers
- échangeur complet avec la Francilienne au droit d'Attainville permettant tous les échanges vers Cergy-Pontoise et Roissy
- échangeur complet avec la RN16 au droit de la commune d'Ecoen
- échangeur complet au nord de Villiers-le-Bel branché sur les futures déviations de la RD10 et de la RN370
- échangeur complet au droit de la zone industrielle de Sarcelles
- noeud autoroutier complet avec le B.I.P. au droit de la vallée du Petit Rosne à Garges-les-Gonesse
- échangeur complet avec la RD84 à Garges-les-Gonesse
- demi-échangeur nord avec la RD50 à Dugny

- demi-échangeur avec l'autoroute A1, pouvant assurer les mouvements Paris-Isle Adam, dont les conditions d'exploitation seront adaptées en fonction de la charge de circulation sur l'autoroute A1 entre La Courneuve et Paris
- raccordement à l'autoroute A86 à La Courneuve.

En ce qui concerne les aménagements qualitatifs relatifs à l'insertion du projet dans son environnement, je décide de retenir l'ensemble des dispositions proposées à l'issue de la mission Hervio, complétées par les observations recueillies à l'issue de la concertation qui vient de s'achever.

Ainsi, **au nord de la RN16**, les raccordements au reste du réseau seront étudiés pour permettre à l'autoroute de remplir au mieux la fonction de déviation de la RN1 au droit de Montsoult et de Maffliers, et faciliter la desserte de la zone d'activité de la Croix Verte. A la hauteur de Maffliers, il est prévu que le tracé de l'autoroute passe à l'ouest de la voie ferrée Paris-Beauvais; toutefois, une variante par l'est de la voie ferrée sera examinée et comparée. Un soin particulier sera apporté pour l'insertion du tracé dans la Plaine de France.

**A la hauteur d'Ecouen**, il devra être recherché une implantation du tracé et, si possible, de la barrière de péage en pleine voie en pied de la décharge du Plessis Gassot. De plus, l'insertion paysagère s'attachera au respect des vues depuis le château d'Ecouen. Notamment, la perception de l'autoroute franchissant la RN16 depuis le château nécessitera des études particulières d'intégration qui prendront en compte les projets de réaménagement des buttes de la décharge du Plessis Gassot.

**A Villiers-le-Bel**, l'autoroute sera en déblai. Afin de permettre une bonne continuité des communications urbaines, depuis le parc des sports au droit du quartier "Derrière les Murs de Montseigneur" jusqu'au droit de la place Maillol, la longueur de couverture, initialement prévue à 310 mètres, sera portée à au moins 800 mètres. De plus, des dispositions seront étudiées pour permettre le développement souhaitable du secteur nord de cette commune. La configuration et la localisation précises du diffuseur avec la RD10 au nord de la commune seront adaptées, de manière à être compatibles avec les futures déviations de la RN370 et de la RD10.

Enfin, la restructuration des lignes électriques sera examinée, de manière à ne pas dépasser la largeur du couloir actuel et si possible à la réduire.

En vue du respect de ces différents objectifs, il me paraît souhaitable que le groupe de travail Etat-commune sur l'aménagement communal soit maintenu.

**A Sarcelles**, le tracé sera en déblai partout où cela est possible. De plus, à la hauteur du "Mont de Gif" et du "Haut du Roi", l'autoroute sera couverte sur une longueur d'environ 200 mètres au sud de la RD208. Cette couverture s'accompagnera d'une continuité verte de part et d'autre de l'autoroute. Une étude architecturale permettra une intégration satisfaisante de l'ouvrage. Sur le plan du fonctionnement urbain, une liaison sera créée entre la gare, la nouvelle et l'ancienne zones industrielles. Enfin, la réalisation de l'autoroute A16 sera coordonnée avec celle du Boulevard Intercommunal du Parisis entre la RN370 et la RD125, en cherchant une continuité jusqu'à la RN1.

**A Garges-les-Gonesse**, l'autoroute sera en déblai au sud du B.I.P. Une couverture d'environ 1100 mètres de long depuis la limite nord de la zone d'activités jusqu'à l'ancien fort de Stains, aux abords de l'échangeur avec le B.I.P., sera réalisée pour protéger les grands ensembles ; une réflexion sera engagée sur l'aménagement de cette couverture. Une amélioration de la configuration de l'échangeur avec le B.I.P. sera recherchée et une étude architecturale sera entreprise. Enfin, les protections phoniques et paysagères en dehors des parties couvertes seront précisées et optimisées.

**A Dugny**, l'autoroute sera en déblai et la couverture de l'autoroute de 760 mètres proposée dans le dossier de consultation au droit du Parc de la Courneuve sera allongée au nord devant la cité du Moulin.

**A La Courneuve**, une étude des diverses solutions de raccordement à l'autoroute A86, notamment vers l'est, sera menée, sans écarter le recours à des caractéristiques réduites.

Enfin, les dispositifs d'échanges et la signalisation de direction seront étudiés de façon à ne pas engendrer de trafic parasite sur les voiries urbaines inaptes à les recevoir, notamment sur la commune d'Aubervilliers.

\*

\*            \*

Outre les dispositions précédentes, directement liées aux conditions techniques de réalisation de l'autoroute, je retiens le principe de la requalification des routes nationales délestées grâce à la réalisation de l'autoroute A16.

Ainsi, sur la base des premières propositions jointes au dossier-support de consultation, une étude approfondie de la reconquête des routes nationales délestées sera menée parallèlement à celle du projet d'autoroute A16. Elle visera une requalification urbaine et paysagère des voies au bénéfice des riverains, des transports en communs de surface, des piétons et des deux-roues (élargissements de trottoirs, pistes cyclables, aménagements qualitatifs).

L'étude sera menée avec l'appui du Syndicat des Transports Parisiens, en concertation avec les communes concernées et avec les exploitants des lignes de transports en commun.

Les voies concernées sont au moins les suivantes : RN1, RN16, RN 301 et RN 17 au sud du B.I.P. L'étude de la RN1 devra être étendue jusqu'à son raccordement avec l'autoroute A16 au Nord de Maffliers.

L'Etat prendra toutes les mesures nécessaires pour permettre leur requalification parallèlement à la réalisation de l'autoroute A16.

\*

\*            \*

Je demande au Préfet, Directeur Régional de l'Équipement d'Ile de France, d'assurer le pilotage des études d'avant-projet sommaire de l'autoroute A16 en Ile de France avec l'assistance des Directions départementales de l'Équipement du Val d'Oise et de Seine-Saint-Denis.

Dans le cadre des études de cet avant-projet sommaire, des concertations avec les collectivités locales, les partenaires socio-économiques et les associations seront menées, si possible dès le dernier trimestre 1995, sous l'égide du Préfet du Val d'Oise, coordonnateur, et du Préfet de Seine-Saint-Denis, afin d'assurer la meilleure insertion de l'autoroute dans son environnement urbain et naturel.

Je demande parallèlement aux Préfets du Val d'Oise et de Seine-Saint-Denis de prendre dès à présent un arrêté qualifiant de projet d'intérêt général (P.I.G.) l'autoroute A16 entre la RN184 et l'autoroute A86, afin de permettre sa prise en compte dans les différents documents d'urbanisme existants ou futurs.

ANNEXE A9  
45  
SNCF

DIRECTION DE PARIS-NORD

CONTROLE DE GESTION,  
COMPTABILITE ET INFORMATIQUE

16, RUE DE DUNKERQUE  
75475 PARIS CEDEX 10  
49.95.53.12

Lettre avec AR  
TEL. (1)

Monsieur le Directeur Général  
de la SANEF  
à l'attention de Monsieur AMILHAT  
100 avenue de Suffren  
BP 533  
75725 PARIS CEDEX 15

NOS REF : DB/RHT/MPS

OBJET : Commune de GARGES LES GONESSE. Construction de deux ponts-rails pour le franchissement de la ligne SNCF de PARIS-LILLE et du TGV NORD destinés à préserver la réalisation ultérieure de l'Autoroute A16 au km : 12.887 et du BIP au km : 12.670.

Paris, le 06 Septembre 1996

Monsieur le Directeur,

Conformément au courrier de la Direction des Transports Terrestres à notre Directeur Financier ( copie de la lettre jointe), je vous adresse la facture globale n° B60920840001 incluant des intérêts de retard dus pour un paiement au 1er octobre 1996.

Celle-ci s'élève à 174 010 576.55 francs.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de ma considération distinguée.

L'Ingénieur Principal  
Chef de la Division Contrôle  
de Gestion Comptabilité et Informatique.

Jean-Pierre Gautier

011 SEP. 1996



SOCIÉTÉ :

SANEF

BORDEREAU DE TRANSMISSION  
DES PIÈCES DE COMPTABILITÉ  
N°

N° DU BORDEREAU 47

99/1111

~~M. 789~~

OPÉRATION

(N° du code et indications en clair)

DIRECTEUR DES TRAVAUX

M.

16 M

Cotation	N° du marché ou de la facture	Entrepreneur ou Fournisseur	Objet du marché ou nature de la dépense	FACTURES	DÉPENSES	
					MARCHÉS	
					Travaux	Révisions
310	Facture B 60920 84000A	SNCF	Construction pont-rails à GARGES	169 448 627,30		

ETABLISSEMENT

Signature Société

169 448 627,30

Vu pour ordonnancement  
par la Direction Générale

La Direction Générale

30 SEP. 1996

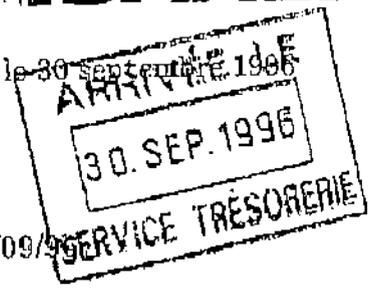
Date: 566A10-CL0 XJ1N70 2XMO XJMO1500

A ANNAT  
17/11/96 08:27:10

SOCIETE DES AUTOROUTES DU NORD ET DE L'EST DE LA FRANCE  
DIRECTION GENERALE : 100, avenue de Solfren - 75015 PARIS  
Téléphone : 44 38 62 26 - Télécopie : 44 38 62 38



Paris, le 30 septembre 1996



Nos réf : DC/CA n°

Objet : PAIEMENT FACTURE SNCF B60920840001 DU 06/09/96

NOTE A MONSIEUR CANALE (SCET/DAGO)

Veillez trouver ci-joint cette facture avec un bon à payer de Monsieur AMILHAT limité à 169.448.627,90 francs. Cette facture est à payer sur le compte Banque de France n°4000-8 ouvert au nom de la SNCF selon le courrier qu'ils ont adressé par la suite. Les pièces jointes sont à transmettre à Madame LAMARRE pour lui permettre la comptabilisation de ses dépenses.

Le Directeur Financier

*D. Castellino*  
Daniel CASTELLINO

36 052 1149 447

ARRIVÉE DIRECTION DE PARIS NORD

49

**SERVICE RESPONSABLE DE LA FACTURATION**

DIV. CONTROLE DE GESTION  
COMPTABILITE ET INFORMATIQUE  
5, RUE DE DUNKERQUE  
75475 PARIS CEDEX 10  
49.95.53.12.

30. SEP. 1996

SERVICE TRESORERIE

**BON A PAYER**  
Paris 69. 48. 627, 30

**NOM DU CLIENT ET ADRESSE DE FACTURATION**

S.A. N.E.F.  
100 AVENUE DE SUFFREN  
BP 534  
75005 PARIS

**M. AMILHAT**  
Dir.

Pour toute correspondance, rappeler le n° de la présente facture

CONTRAT :

**FACTURE**  
INVOICE  
RECHNUNG

N° B60920840001

N/REF : PN/DB/RHT X30065  
NO DE CLIENT : 94090232-20842

DATE D'EMISSION : 06 SEPT 1996

**OBJET DE LA FACTURATION**

**MONTANT**

CONSTRUCTION PONTS-RAILS A GARGES LES GONESSE FRANCHISSEMENT  
SNCF PARTS-LILLE TGV NORD AUTOROUTE A16 ET 31F  
PROTOCOLE FINANCIER 24/09/91 CONVENTION TRAVAUX 24/07/1992

TRAVAUX	99067447,35 F	120 033 850,26 (1)
FRAIS DE RALENTISSEMENT DES TRAINS	9388656,33 F	
FRAIS GENERAUX	11597746,58 F	

VERSEMENT LIBERATOIRE  
FRAIS FINANCIERS

PAYEE 06 SEP 1996  
CH-BANQUE  
VIREMENT  
SOCIETE GENERALE  
557 594,69 (1)

INTERETS

9 131,61 (1)

ASSIETTE TVA	TAUX	TVA	TOTAL HORS TVA	174 010 576,55
174 010 576,55	0,00	0,00		

TOTAL TVA 0,00

**ADRESSE OU MODALITES DE REGLEMENT**

DIV. CONTROLE DE GESTION  
COMPTABILITE ET INFORMATIQUE  
5, RUE DE DUNKERQUE  
75475 PARIS CEDEX 10  
49.95.53.12.  
30 SEP, 1996  
A. AMILHAT

TOTAL A PAYER  
TOTAL AMOUNT  
GESAMT BETRAG

EXIGIBLE A L'EMISSION  
DATE LIMITE DE REGLEMENT

VOIR AU VERSO LES MENTIONS COMPLEMENTAIRES RELATIVES AUX CONDITIONS DE REGLEMENT  
CCP PARIS / REP 30041 00001 0919380G020 43 - PJ :

ADRESSER VOTRE REGLEMENT LIBELLE A L'ORDRE DE LA SNCF EN JOIGNANT  
LE TICHET CI-DESSOUS

PAYEUR S.A. N.E.F. 94090232 B60920840001

BENEFICIAIRE : SNCF

MONTANT  
174 010 576,55

169 110 69130 (10)  
77 11 0007 10010 30



**Décret du 17 décembre 1997 approuvant le quatrième avenant à la convention passée 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**

NOR: EQU9700617D

Le Premier ministre,

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

Vu le code de la voirie routière ;

Vu la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, notamment son article 37 ;

Vu le décret du 29 octobre 1990 approuvant la convention passée 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, ensemble les décrets des 12 avril 1991, 18 septembre 1992 et 26 octobre 1995 approuvant les avenants à cette convention et au cahier des charges annexé ;

Vu le décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers ;

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

Décète :

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

1<sup>o</sup> Le quatrième avenant à la convention passée le 27 juin 1990 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, approuvée par le décret du 29 octobre 1990, modifiée et complétée par les avenants des 15 décembre 1990, 31 juillet 1992 et 9 octobre 1995, approuvés par les décrets des 12 avril 1991, 18 septembre 1992 et 26 octobre 1995 ;

2<sup>o</sup> Les modifications apportées au cahier des charges annexées à cet avenant.

Art. 2. - Un exemplaire de l'avenant et un exemplaire de la liste des modifications apportées au cahier des charges resteront annexés au présent décret.

Art. 3. - Le ministre de l'intérieur, le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, le ministre de l'équipement, des transports et du logement et le secrétaire d'Etat au budget 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 17 décembre 1997.

LIONEL JOSPIN

Par le Premier ministre :

*Le ministre de l'équipement,  
des transports et du logement,*

JEAN-CLAUDE GAYSSOT

*Le ministre de l'intérieur,*  
JEAN-PIERRE CHEVÈNEMENT

*Le ministre de l'économie,  
des finances et de l'industrie,*  
DOMINIQUE STRAUSS-KAHN

*Le secrétaire d'Etat au budget,*  
CHRISTIAN SAUTTER



QUATRIÈME AVENANT À LA CONVENTION PASSÉE LE 27 JUIN 1990 ENTRE L'ÉTAT 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

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

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

D'une part, et

La Société des autoroutes du nord et de l'est de la France, société d'économie mixte, dont le siège social est à Paris (7<sup>e</sup>), 41 bis, avenue Bosquet, représentée par M. Jean-Claude Albouy, président du conseil d'administration, dûment accrédité.

D'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

Article 1<sup>er</sup>

L'article 1<sup>er</sup> de la convention passée le 27 juin 1990 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, et approuvée par le décret du 29 octobre 1990, modifiée et complétée par les avenants des 15 décembre 1990, 31 juillet 1992 et 9 octobre 1995 approuvés par les décrets des 12 avril 1991, 18 septembre 1992 et 26 octobre 1995, est remplacé par les dispositions suivantes :

« Dans les conditions définies par la présente convention et le cahier des charges annexé, l'Etat concède à ladite société concessionnaire, qui accepte, la construction, l'entretien et l'exploitation d'un ensemble d'autoroutes, y compris les ouvrages et installations annexes, comportant :

« 1.1. Sections, ouvrages et installations annexes en service :

« a) La section de l'autoroute du Nord (A 1) comprise entre Roissy-en-France (Val-d'Oise) et Douges (Pas-de-Calais), d'une longueur de 168 kilomètres environ ;

« b) La section de l'autoroute A 2 comprise entre Comblès (Somme) et Hordain (Nord), d'une longueur de 42 kilomètres environ ;

« c) La section de l'autoroute de l'Est (A 4) comprise entre Noisy-le-Grand (RD 33) (Seine-Saint-Denis) et Reichstett (Bas-Rhin), d'une longueur de 473 kilomètres environ ;

« d) Les sections de l'autoroute A 26 comprises, d'une part, entre Calais (Pas-de-Calais) et Reims (Marne), d'une longueur de 264 kilomètres environ, et, d'autre part, entre Châlons-en-Champagne (Marne) et Troyes (Aube), d'une longueur de 75 kilomètres environ ;

« e) La section de l'autoroute A 16 comprise entre L'Isle-Adam (Val-d'Oise) et Amiens-Nord-Ouest (Somme), d'une longueur de 106 kilomètres environ, y compris la bretelle de raccordement du diffuseur d'Amiens-Sud à la RN 1, dite Bretelle de Dury ;

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

- « 1.2. Sections en cours de réalisation :
- « a) La section de l'autoroute A 16 comprise entre Amiens-Nord-Ouest (Somme) et Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais), d'une longueur de 115 kilomètres environ ;
  - « b) Les sections de l'autoroute A 29 comprises entre Neufchâtel-en-Bray (Seine-Maritime) et Amiens (Somme) et Saint-Quentin (Aisne), d'une longueur de 129 kilomètres environ.
- « 1.3. La concession s'étend également à la réalisation ultérieure des sections suivantes, sous réserve des dispositions des actes administratifs à intervenir portant déclaration d'utilité publique :
- « a) La section de l'autoroute A 16 comprise entre La Courneuve (Seine-Saint-Denis) et L'Isle-Adam (Val-d'Oise). La société financera des travaux conservatoires pour préserver la faisabilité de la réalisation de cette section d'autoroute ;
  - « b) Le contournement sud de Reims (Marne) pour l'autoroute A 4.
- « Les conditions techniques et financières de réalisation de ces liaisons autoroutières seront précisées par avenants ultérieurs à la présente convention. »

#### Article 2

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

#### Article 3

Les frais de publication au *Journal officiel* et d'impression du présent avenant et de ses annexes sont supportés par la société concessionnaire.

Fait à Paris, le 20 juin 1997.

Pour la Société des autoroutes  
du nord et de l'est  
de la France :  
Le président du conseil  
d'administration,  
J.-C. ALBOUY

Pour l'Etat :  
Le ministre de l'équipement,  
des transports et du logement,  
JEAN-CLAUDE GAYSSOT

Paris, le 1er avril 1998

**TÉLÉCOPIE**

<b>A :</b>	<b>Madame TELEMAQUE</b>	<b>Direction des Routes</b>
<b>Copie :</b>		
Nbre de page(s) : 1+1		
<b>OBJET</b>	<b>Dépenses sur A16 en Région Île-de-France</b>	

Suite à votre demande, les dépenses engagées par notre société sur cette opération sont :

Dépenses d'opérations préliminaires :	242 MF
Frais financiers intercalaires :	51 MF
<b>TOTAL (à fin 1997) :</b>	<b>293 MF</b>

Le montant des dépenses de base se décompose en 174 MF pour la construction de deux ponts rails sur la commune de Garges-les-Gonesses et en 68 MF de frais d'étude et d'instruction.

Ces montants sont indicatifs et nécessiteraient, si besoin est, d'être vérifiés dans le détail par notre comptabilité.

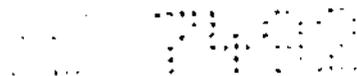
En vous souhaitant bonne réception de ce document.

Le directeur financier



Daniel CASTELLINO





PROCÈS - VERBAL de la RÉUNION  
du CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 16 DÉCEMBRE 1998

Le conseil d'administration de la société SANEF s'est réuni à Paris 7ème, 41 bis avenue Bosquet, le 16 décembre 1998 à 15h00, sous la présidence de Monsieur Jean-Claude ALBOUY.

Participaient à cette réunion les administrateurs et les censeurs suivants :

Administrateurs représentant les intérêts publics nationaux :

- M. ABRAHAM Caisse des dépôts et consignations
- M. DAUDIN Ministère de l'économie & des finances - Dion. du trésor
- M. DELION Ministère de l'économie & des finances - Dion. du budget
- M. GISSEROT Autoroutes de France
- M. MESQUI Président de la SAPN
- Mme TAHERI Ministère de la réforme de l'État, de la décentralisation et de la citoyenneté.
- M. VERMEULEN Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement

Administrateurs représentant les intérêts publics locaux

- M. CARTON Département du Nord
- M. DOTTIN Département de l'Oise
- M. GROSSE Département de la Moselle
- M. INGWILLER Département du Bas-Rhin
- M. RENAUD C.R.C.I. de Picardie
- M. SÉGUY C.R.C.I. du Nord Pas-de-Calais

Pouvoirs des administrateurs représentés :

M. DESBAZEILLE (ministère de l'équipement, des transports et du tourisme) avait donné pouvoir au président et M. COLLARD (département de l'Eure) à M. DOTTIN.

Censeurs :

- M. DESCHAMPS Président d'honneur de la SANEF
- M. LEROY C.R.C.I. du Nord/Pas-de-Calais
- M. MORANÇAY
- M. PATRIA Chambre d'agriculture de l'Oise
- M. VECTEN Département de la Marne

Le président ouvre alors le débat en donnant la parole à M. DOTTIN. Celui-ci ayant le sentiment qu'il paraît entendu que l'autoroute A16 s'arrête à l'Isle-Adam pour l'instant il lui est répondu que la SANEF a demandé aux pouvoirs publics son raccordement avec la Francilienne dans les meilleurs délais.

Initialement A16 devait être raccordée à l'autoroute A86, indique M. LEYRIT. Mais le ministre de l'équipement actuel a décidé que la partie terminale vers l'autoroute A86 serait abandonnée et que celle-ci déboucherait sur la Francilienne, la réservation d'emprises jusqu'au BIP étant conservée. Compte tenu de cette situation, la SANEF n'est pas concessionnaire de la partie au-delà de l'Isle-Adam. Les études de raccordement à la Francilienne sont en cours et, le moment venu, il sera procédé à une publicité européenne d'attribution de concession conformément à la directive travaux et à la loi Sapin. La SANEF pourra le cas échéant être candidate ainsi que d'autres groupements français et étrangers.

Comme un administrateur fait observer qu'il a quand même été dépensé 134 MF pour cette section, M. ALBOUY précise que la SANEF était à l'époque "concessionnaire pressenti" et que son contrat de concession l'autorisait explicitement à engager des dépenses préliminaires pour cette opération. Celles-ci comprennent des frais d'études et des remboursements à la SNCF d'ouvrages réalisés sous la voie TGV et atteignent un montant d'environ 225 MF. Il estime devoir demander à la direction des routes le remboursement de ces sommes.

Pour M. LEYRIT, à l'issue de la consultation européenne, de deux choses l'une : ou bien la SANEF est concessionnaire et il n'y a pas de problème, ou elle ne l'est pas et il va de soi que le futur concessionnaire remboursera à la SANEF les dépenses engagées.

Comme le président observe qu'il faudrait que le gouvernement décide que cette autoroute soit à péage pour que la SANEF soit concessionnaire, M. LEYRIT précise qu'aujourd'hui le projet l'est.

Puis la parole est donnée à M. DAUDIN qui relève que des documents produits il ressort que pour la SANEF, durant les 6 ou 7 voire 8 prochaines années, le souci de stabiliser l'endettement et d'atteindre un résultat nul sont des objectifs relativement volontaristes. Ce n'est que dans 7 ou 8 ans que la société sera en mesure de résorber ses charges différées et d'atteindre une situation d'équilibre. D'une manière générale, on peut donc s'estimer totalement satisfaits tant des résultats 1998 que des prévisions 1999 même s'il est vrai qu'un certain nombre d'aspects bénéfiques non prévus ont joué notamment le bon niveau des recettes de péage et une certaine modération des charges financières.

Il formule trois remarques :

- la première concerne les ratios d'analyse de coûts dont la légère augmentation lui était apparue et dont le directeur général a donné explications. Quant à la comparaison des ratios 1997 par rapport aux autres SEMCA, elle place à l'évidence la SANEF dans une situation favorable. Enfin les divers tableaux produits montrent que l'on réfléchit à des retraitements ce qui est signe d'une surveillance attentive de ces ratios et de l'intérêt que la direction générale porte à l'évolution des charges.

- la deuxième remarque concerne ce qui a été budgété par la société pour le passage à l'an 2000. On constate qu'un certain nombre de dépenses ont été prévues dans les immobilisations d'exploitation mais M. DAUDIN souhaiterait en savoir davantage.

- M. DAUDIN constate enfin que dans le budget proposé, tant sur le résultat 98 que sur les prévisions 99, il n'y a pas de provisions prévues concernant les avances de la SANEF à sa fille la SAPN puisque ces dernières sont comptabilisées comme des engagements hors bilan. C'est là un point dont il conviendra de reparler.

M. ALBOUY remercie M. DAUDIN de ses propos sur le budget présenté et ajoute que les résultats obtenus au niveau des baisses des frais financiers et de l'augmentation du budget fibres optiques n'est pas l'effet du seul hasard.

**SOCIETE DES AUTOROUTES DU NORD ET DE L'EST DE LA FRANCE**

100, avenue de Suffren - 75015 PARIS

Téléphone : 44 38 62 02 - Télécopie : 44 38 62 38



Paris, le 02 MARS 1999

59

*Le Président*

Nos réf : DC/SH n°406

Objet : Concession SANEF : autoroute A16 Région Île-de-France

Monsieur le Ministre,

Conformément à son contrat de concession approuvé par décret du 29 octobre 1990 et modifié par ses quatre avenants, la SANEF est concessionnaire de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de la section de l'autoroute A16 comprise entre la Courneuve (Seine Saint-Denis) et l'Isle-Adam (Val d'Oise).

Lors de notre dernier conseil d'administration en date du 16 décembre 1998, le commissaire du gouvernement a déclaré que la SANEF n'était plus concessionnaire de cette section. En effet, au 31 décembre 1997, le cahier des charges de la concession ne comportait pas les pièces annexes décrivant les conditions techniques et financières de réalisation de cette section. De ce fait, compte tenu des directives européennes et des accords avec l'État français pour leur application, la concession de cette section devra être de nouveau attribuée après une consultation européenne.

Or, conformément à ses statuts et en référence à l'article 1° du quatrième avenant à la convention passée le 27 juin 1990 entre l'État et la SANEF, annexé au décret du 17 décembre 1997, la SANEF a engagé des dépenses d'étude et de travaux conservatoires pour préserver la faisabilité de la réalisation de cette section d'autoroute.

Ces dépenses s'élèvent à 244,4 millions de Francs auxquels il faut ajouter les intérêts intercalaires. Ces derniers s'élevaient à 59,7 millions de Francs au 31 décembre 1998. Un décompte correspondant à ces montants est joint en annexe.

La SANEF ne peut être tenue pour responsable de ce retrait de concession. Aussi, je vous serais très obligé de bien vouloir faire en sorte que l'État rembourse à ma société les dépenses engagées en son nom et pour son compte sur cette opération.

Restant à votre disposition pour toute précision complémentaire, je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en l'assurance de ma haute considération.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean-Claude Albouy', with a long horizontal stroke extending to the right.

Jean-Claude ALBOUY

Monsieur le Ministre de l'Équipement,  
des Transports et du Logement  
Direction des Routes  
92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX 4

## DÉPENSES RÉALISÉES POUR A16 : A86 - RN184

	Opérations préliminaires	Frais de siège	Frais contrôle de l'État	Total hors frais financiers	Frais financiers	Total	Total cumulé
1987	844	7	4	855	0	855	855
1988	13 425	134	67	13 626	71	13 697	14 553
1989	0	0	0	0	1 427	1 427	15 980
1990	177	1	1	180	1 572	1 752	17 732
1991	3 695	44	18	3 758	1 753	5 512	23 243
1992	403	7	2	413	1 925	2 337	25 581
1993	7 226	58	36	7 320	2 129	9 449	35 030
1994	77	1	0	78	2 747	2 825	37 855
1995	21 602	194	108	21 904	2 929	24 833	62 687
1996	185 503	1 484	0	186 987	8 900	195 887	258 574
1997	9 095	164	0	9 259	17 231	26 490	285 064
1998	41	0	0	41	19 010	19 051	304 114
	242 089	2 095	237	244 421	59 693	304 114	

31-12-98

Paris, le 8 - OCT. 2002

*Le Président-Directeur Général*

*→ 8 + Fi  
5 10/10*

**Cahier des charges de la SANEF  
Autoroute A16 en région Île-de-France**

Nos réf : DC/ST n° 805

Monsieur le Directeur,

Par courrier en date du 22 juillet 2002, vos services m'ont adressé une première série de propositions de modifications du cahier des charges de ma société. Celles-ci sont en cours d'analyse et ne manqueront pas de faire prochainement l'objet d'échanges entre nous.

Toutefois à ce stade, la rédaction de l'article 1-3 « Objet de la concession - Réalisation ultérieure de sections », appelle une interrogation de principe.

En effet, jusqu'à présent nous avons compris que la SANEF n'était plus concessionnaire de l'A16 entre l'Isle-Adam et la Courneuve. Cette position a notamment été exprimée oralement par votre prédécesseur au cours de notre conseil d'administration du 16 décembre 1998. Ce point avait alors fait l'objet, le 2 mars 1999, d'une demande de confirmation par le courrier ci-joint qui n'a jamais reçu de réponse.

Or, le texte proposé pour la rédaction du futur cahier des charges, laisse supposer que la SANEF serait, ou plutôt serait toujours, concessionnaire de l'A16 en région d'Île-de-France à partir de l'Isle-Adam.

Mais cette même proposition limite la section au Boulevard Intercommunal du Parisis probablement suite à la procédure de révision du schéma directeur de la région d'Île-de-France, lancée par décret 2002-627 du 26 avril 2002, destinée à officialiser les conséquences de la décision implicite du précédent gouvernement d'abandonner la réalisation de la section de l'autoroute A16 entre l'autoroute A1 et le Boulevard Intercommunal du Parisis. Il convient d'observer que le processus n'a pas encore abouti et que l'on peut même émettre l'hypothèse qu'il soit remis en cause.

Ministère de l'Équipement,  
des Transports et du Logement  
Direction des Routes  
À l'attention de Monsieur GANDIL  
92055 PARIS LA DÉFENSE CEDEX 4

Arrivé au secrétariat	
R/AR	le 11 OCT. 2002
sous le n° : 02_02151	

Copie : Monsieur VIEU

Compte tenu de nos différents échanges, nous avons compris que :

- dans le cadre de la procédure des « petits bouts », la SANEF pourrait être amenée à construire et exploiter la section de l'A16 entre l'Isle-Adam et la Francilienne ; Les conditions de financement, d'exploitation et de perception d'un éventuel péage restant toutefois à définir.
- l'attribution ou le maintien d'une concession du type de l'A16 entre l'Isle-Adam et le Boulevard Intercommunal du Parisis ne pouvaient se concrétiser que dans le cadre des nouvelles règles impliquant un appel d'offres européen.

Aussi, nous vous demandons de bien vouloir nous confirmer si la SANEF est bel est bien le concessionnaire de la section de l'A16 entre l'Isle-Adam et l'autoroute A1. Dans ce cas les conditions du financement des travaux conservatoires passés, soit environ 46,3 M€ à fin 1998 (à compléter des frais financiers postérieurs), et futurs sont à préciser.

Ce point est d'autant plus sensible que la rédaction proposée indique que « la société financera des travaux conservatoires pour préserver la faisabilité de la réalisation (d'une partie) de cette seconde section d'autoroute ». Il n'est toutefois pas précisé dans quelles conditions, si ce n'est « aux risques et périls de la société » (article 21). De la même manière, les modalités de remboursement de ces dépenses ne sont pas définies notamment dans le cas de modification du projet, de son mode de financement ou encore de changement de concessionnaire.

Enfin, dans le cas où la SANEF ne serait plus concessionnaire de droit de cette section, position <sup>mon</sup> mainte fois avancée oralement par vos services dans le passé, nous vous demandons de bien vouloir nous le confirmer et surtout d'en tirer les conséquences par le remboursement rapide des travaux conservatoires et des études que nous avons financés. Ce dernier nous semble désormais possible compte tenu des dividendes apportés par les SEMCA au Ministère des Transports et qui servent à financer les travaux non concédés ou nécessitant un complément d'équilibre.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Pierre CHANTEREAU

Pièces jointes : - Extrait du procès verbal du conseil d'administration de la SANEF du 16 décembre 1998,  
- Courrier du 2 mars 1999 sur la validité de la concession sur A16 en RIF



le ministre de l'Équipement, des Transports,  
du Logement, du Tourisme et de la Mer

CP 2002.0266

→ RAR - RIR

le 17.10.03

→ PP  
22/10  
2310  
A 24110

→ OP < Fi

21/10 16 OCT. 2003

référence : CP/A03001098-D03008857

viréf : v/lettre du 05/06/2002

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu appeler l'attention du Premier Ministre, qui m'a transmis votre courrier, sur le raccordement de l'autoroute A.16 au réseau francilien.

En premier lieu, je vous prie de bien vouloir excuser cette réponse tardive.

En effet, ainsi que vous le signalez, les schémas de services collectifs de transport prévoient, pour le bassin parisien, d'améliorer la qualité des liaisons routières renforçant les cohérences régionales, comme le raccordement de l'A.16 au réseau francilien.

L'audit des grands projets d'infrastructures de transport a confirmé tout l'intérêt de ce raccordement au titre des grandes radiales qui manquent actuellement au réseau structurant de l'Ile-de-France pour constituer des itinéraires physiquement continus.

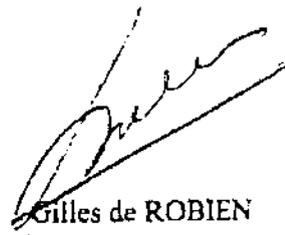
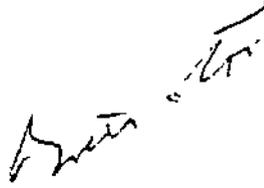
Un raccordement sur l'A.1 dans un milieu densément urbanisé pose cependant de nombreuses difficultés. Je vous informe qu'en juin 1999, le Conseil d'Etat avait annulé l'arrêté déclarant cette partie du projet d'intérêt général considérant que les inconvénients excédaient largement les avantages. Cette décision ne peut que nous pousser à nous interroger sur le bien-fondé d'un raccordement trop proche de Paris.

En tout état de cause, avant de retravailler cette question, mon objectif est de remettre sur des « rails » opérationnels le prolongement de l'A16 jusqu'à la Francilienne. Les études d'avant-projet sommaire sont aujourd'hui relancées et nous travaillons sur son intégration dans la concession de la Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France.

Monsieur Charles BAUR  
Président du Conseil régional de Picardie  
BP 2616  
80026 AMIENS CEDEX 1

Les emprises nécessaires au prolongement jusqu'au boulevard intercommunal du parisis restent par ailleurs inscrites dans les documents d'urbanisme de manière conservatoire.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Gilles de ROBIEN

Tableaux des dépenses engagées par la SANEF
---

- B1 Récapitulatif des dépenses
- B2 liste des dépenses marchés sur l'opération 1601
- B3 liste des dépenses marchés sur l'opération 1611
- B4 fiche récapitulative d'un marché

SANEF RECAPITULATIF des DEPENSES - A16 - Ile de France : A86 - RN184 (Isle-Adam - La Courneuve)

en Euros

Nature des investissements par compte d'analyse budgétaire		Répartition par année de comptabilisation											
		Total	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995		
compte	Cf. compas	Opérations											
	libellé	1601	1611	Total									
20100	20100Y Etudes et surveillance	2 900 227	4 523 877	7 424 104									
20200	20200G Etudes et surveillance	33 633	2 697 439	2 731 072									
20300	20300R Frais de fonctionnement		241 439	241 439									
21110	21110W Frais annexes aux acquis. (terrains)		26 154	26 154									
20075W	TVA (récupérable)	-460 116	-1 228 025	-1 688 141									
	sous-total hors tva	2 473 743	6 260 884	8 734 627									
31310	31310H Infrastructure ouvrage d'art		26 527 741	26 527 741									
50210	50210B Frais annexes constr (intérêts intercal.)	1 553 394	17 406 464	18 959 857									
Récapitulatif :		4 487 253	51 423 114	55 910 367									
	TTC												
	TVA	-460 116	-1 228 025	-1 688 141									
	HT	4 027 137	50 195 088	54 222 225									
total		4 027 137	50 195 088	54 222 225									

compte		libellé		Répartition par année de comptabilisation																
		20160Y	20200G	20300R	21110W	20075W	31310H	50210B	Opérations	Total	s /total avant 1996	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	
20100	20160Y	Etudes et surveillance		2 900 227				2 900 227	4 523 877	7 424 104	2 900 227	369 053								
20200	20200G	Etudes et surveillance		33 633				33 633	2 697 439	2 731 072	33 633		211 054	6 269		34 301				
20300	20300R	Frais de fonctionnement							241 439	241 439					2 012					
21110	21110W	Frais annexes aux acquis. (terrains)						0	26 154	26 154	0									
20075	20075W	TVA (récupérable)							-1 228 025	-1 688 141										
31310	31310H	Infrastructure ouvrage d'art							6 260 884	6 734 627										
50210	50210B	Frais annexes constr (intérêts intercal.)							17 406 464	18 959 857										
Total				2 900 227	33 633	241 439	26 154	-460 116	2 473 743	26 527 741	26 527 741	25 832 277	695 465							
Total				4 523 877	2 697 439	241 439	26 154	-1 228 025	6 260 884	26 527 741	26 527 741	25 832 277	695 465							
Total				7 424 104	2 731 072	241 439	26 154	-1 688 141	6 734 627	26 527 741	26 527 741	25 832 277	695 465							
Total				18 959 857	17 406 464	17 406 464	17 406 464	17 406 464	17 406 464	17 406 464	17 406 464	17 406 464	17 406 464	17 406 464	17 406 464	17 406 464	17 406 464	17 406 464	17 406 464	17 406 464
Total				54 222 225	50 195 088	50 195 088	50 195 088	50 195 088	50 195 088	50 195 088	50 195 088	50 195 088	50 195 088	50 195 088	50 195 088	50 195 088	50 195 088	50 195 088	50 195 088	50 195 088

## LISTE DES DEPENSES MARCHES SUR L'OPERATION 1601

ETUDE APS A86-RN 184

Marché 1870025				Date d'approbation :		30/04/1987	
Titulaire : SCETAURROUTE				Total engagé contractuel TTC :		103 896,75	
Objet : ETUDES PRELIMINAIRES							
Décompte	Séq.	N° Bordereau	Compte	Montant BM TTC	Montant révision TTC	Total TTC	Mois d'imputation
0001	0001	990001	20100	103 896,80	1 049,36	104 946,16	juin 1987
0002	0001	990002	20100		467,54	467,54	nov. 1987
Total marché 1870025 :				103 896,80	1 516,90	105 413,70	

Marché 1880014				Date d'approbation :		18/04/1988	
Titulaire : SCETAURROUTE				Total engagé contractuel TTC :		2 210 154,63	
Objet : ETUDES PREAL. PRELIM. OA N.C.							
Décompte	Séq.	N° Bordereau	Compte	Montant BM TTC	Montant révision TTC	Total TTC	Mois d'imputation
0001	0001	990001	20100	1 077 052,61		1 077 052,61	avr. 1988
0002	0001	990002	20100	654 964,43		654 964,43	juil. 1988
0003	0001	100010	20100	638 240,01		638 240,01	sept. 1993
Total marché 1880014 :				2 370 257,05		2 370 257,05	

Marché 1910086				Date d'approbation :		12/11/1991	
Titulaire : ISIS LYON				Total engagé contractuel TTC :		45 201,13	
Objet : PREVISION TRAFIC, RECETTES A16							
Décompte	Séq.	N° Bordereau	Compte	Montant BM TTC	Montant révision TTC	Total TTC	Mois d'imputation
0001	0001	170123	20100	13 560,34		13 560,34	déc. 1991
0002	0001	170134	20100	14 464,36		14 464,36	sept. 1992
0003	0001	999999	20100	17 176,43		17 176,43	déc. 1992
Total marché 1910086 :				45 201,13		45 201,13	

Total opération ETUDE APS A86-RN 184 :				2 519 354,98	1 516,90	2 520 871,88	
---	--	--	--	--------------	----------	--------------	--

## LISTE DES DEPENSES MARCHES SUR L'OPERATION 1611

63

A1 - RN184

1

Marché		1910029		Date d'approbation :		19/04/1991	
Titulaire :		SNCF TGV NORD INTERCONNEXION <i>New</i>		Total engagé contractuel TTC :		498 575,21	
Objet :		ETUDE PONT RAIL A16 BIP					
Décompte	Séq.	N° Bordereau	Compte	Montant BM TTC	Montant révision TTC	Total TTC	Mois d'imputation
0001	0001	170137	20200	498 575,21	33 017,54	531 592,75	déc.1991
Total marché 1910029 :				498 575,21	33 017,54	531 592,75	

2

Marché		1930170		Date d'approbation :		30/08/1993	
Titulaire :		SCETAURROUTE <i>New</i>		Total engagé contractuel TTC :			
Objet :		MOE DE LA RIF					
Décompte	Séq.	N° Bordereau	Compte	Montant BM TTC	Montant révision TTC	Total TTC	Mois d'imputation
0001	0001	900116	20100	463 280,88	138,98	463 419,86	déc.1993
0002	0001	100041	20100	1 835 566,94	49 242,03	1 884 808,97	août1995
0003	0001	100070	20100	113 524,15	3 848,47	117 372,62	nov.1995
0004	0001	100074	20100	628 124,50	30 709,42	658 833,92	déc.1995
0005	0001	100001	20100	113 524,15	4 132,28	117 656,43	févr.1996
0006	0001	100027	20100	113 524,15	7 834,47	121 358,62	juin1996
0007	0001	100044	20100		715,20	715,20	juin1996
			20200	143 251,26		143 251,26	juin1996
0008	0001	100049	20200	5 760,13		5 760,13	juil.1996
0009	0001	100055	20100	113 524,15	5 381,05	118 905,20	sept.1996
			20200	82 055,77		82 055,77	sept.1996
0010	0001	100072	20100	471 093,38	25 115,59	496 208,97	oct.1996
			20200	10 463,10		10 463,10	oct.1996
0011	0001	100073	20100	113 524,15	5 994,07	119 518,22	nov.1996
0012	0001	100001	20100	113 524,15	10 895,82	124 419,97	mars1997
			20200	8 089,55		8 089,55	mars1997
0013	0001	100017	20100	113 524,15	8 616,48	122 140,63	juin1997
0014	0001	100043	20100	113 524,15	8 695,95	122 220,10	sept.1997
0015	0001	100071	20100		272,46	272,46	déc.1997
			20200	275,78		275,78	déc.1997
Total marché 1930170 :				4 556 154,49	161 592,27	4 717 746,76	

3

Marché		1960024		Date d'approbation :		18/03/1996	
Titulaire :		FIT FRANCE INGENIERIE TOPO <i>Consul</i>		Total engagé contractuel TTC :		620 637,94	
Objet :		TX TOPO RN184 @ A86 LACOURNEU					
Décompte	Séq.	N° Bordereau	Compte	Montant BM TTC	Montant révision TTC	Total TTC	Mois d'imputation
0001	0001	170016	20200	83 542,12	1 253,14	84 795,26	mai1996
0002	0001	170026	20200	33 558,78	503,38	34 062,16	juil.1996
0003	0001	150044	20200	46 977,33	798,61	47 775,94	août1996
0004	0001	150051	20200	101 016,48	1 818,30	102 834,78	sept.1996
0005	0001	150010	20200	64 793,66	574,90	65 368,56	mars1997
0006	0001	150011	20200	10 176,29	152,64	10 328,93	mars1997
Total marché 1960024 :				340 064,66	5 100,97	345 165,63	

## LISTE DES DEPENSES MARCHES SUR L'OPERATION 1611

70

A1 - RN184

4

Marché	1960065			Date d'approbation :	02/05/1996		
Titulaire :	SNCF RUE ST LAZARE <i>Non</i>			Total engagé contractuel TTC :	82 734,08		
Objet :	ESTIMATION DE TRAVAUX CONNEXES						
Décompte	Séq.	N° Bordereau	Compte	Montant BM TTC	Montant révision TTC	Total TTC	Mois d'imputation
0001	0001	170027	20200	41 367,04		41 367,04	juin 1996
0002	0001	20970	20200	41 024,03		41 024,03	janv.2001
Total marché 1960065 :				82 391,07		82 391,07	

5

Marché	1960066			Date d'approbation :	02/05/1996		
Titulaire :	SNCF RUE ST LAZARE <i>Non</i>			Total engagé contractuel TTC :	72 440,26		
Objet :	ETUDE PONT RAIL LA COURNEUVE						
Décompte	Séq.	N° Bordereau	Compte	Montant BM TTC	Montant révision TTC	Total TTC	Mois d'imputation
0001	0001	170028	20200	38 204,76		38 204,76	juin 1996
0002	0001	150027	20200	34 235,43		34 235,43	juil. 1997
Total marché 1960066 :				72 440,19		72 440,19	

6

Marché	1960128			Date d'approbation :	30/09/1996		
Titulaire :	AGENCE CACTUS PRODUCTIONS <i>Consult.</i>			Total engagé contractuel TTC :	76 953,21		
Objet :	ASSISTANCE DOSSIER DUP						
Décompte	Séq.	N° Bordereau	Compte	Montant BM TTC	Montant révision TTC	Total TTC	Mois d'imputation
0001	0001	150074	20300	15 995,26		15 995,26	déc. 1996
0002	0001	150015	20300	19 267,85		19 267,85	avr. 1997
0003	0001	150029	20300	16 611,17		16 611,17	juil. 1997
0004	0001	150030	20300	12 033,21		12 033,21	août 1997
0005	0001	20184	20300	7 876,61		7 876,61	juil. 2000
Total marché 1960128 :				71 784,10		71 784,10	

7

Marché	1960129			Date d'approbation :	01/10/1996		
Titulaire :	ISIS GUYANCOURT <i>Non</i>			Total engagé contractuel TTC :	105 164,21		
Objet :	ETUDE TRAFIC MISSION COMPLEMEN						
Décompte	Séq.	N° Bordereau	Compte	Montant BM TTC	Montant révision TTC	Total TTC	Mois d'imputation
0001	0001	150073	20200	105 164,21		105 164,21	déc. 1996
Total marché 1960129 :				105 164,21		105 164,21	

8

Marché	1960131			Date d'approbation :	08/10/1996		
Titulaire :	REPROCOLOR LILLE <i>Consult.</i>			Total engagé contractuel TTC :	42 278,38		
Objet :	REPROGRAPHIE DOSSIER APS RIF						
Décompte	Séq.	N° Bordereau	Compte	Montant BM TTC	Montant révision TTC	Total TTC	Mois d'imputation
0001	0001	975021	20300	26 512,08		26 512,08	févr. 1997
Total marché 1960131 :				26 512,08		26 512,08	

Total opération A1 - RN184 :	5 753 086,01	199 710,78	5 952 796,79
---------------------------------	--------------	------------	--------------

## FICHE RECAPITULATIVE D'UN MARCHÉ

Service Investissements  
Montants TTC exprimés en EUR

## GENERALITES

71

SANEF

N° marché 1880014 Désignation : ETUDES PREAL. PRELIM. OA N.C. CRG : D.D.G.P.  
Budget : CONSTRUCTION Nature : ETUDES

Sections	Engagement contractuel	Dernière estimation connue	Mandaté BM
92 D.D.G.P.			
1601 ETUDE APS A86-RN 184	2 210 154.63	2 210 154.63	* 2 370 257.05
1602 ETUDE APS RN 184-AMIENS	465 752.48	465 752.48	305 650.07

Montant total contractuel (évolutions comprises) : 2 675 907.11 Consommation budgétaire : 100.00 %  
Montant mandaté BM : 2 675 907.12 Révision : 0.00  
Total mandaté : 2 675 907.12 Date dernier mandatement : 28-09-1993

## EVOLUTION CONTRACTUELLE DU MARCHÉ

INITIAL Montant 2 910 953.00 Date approbation 18-04-1988 Délai : 8 mois 0 jours  
AVENANT Montant - 235 045.89 Date approbation 06-07-1993 Nouveau Délai : 8 mois 0 jours

## ENTREPRISE (S)

## TITULAIRE (S)

Fournisseur (s)	S/M	N° Lot	Part base marché	Part plafonnée	Mandaté	Date	Blq
4 SCETAURROUTE	TI		2 675 907.11	2 675 907.11	2 675 907.11	28-09-1993	

## RENSEIGNEMENTS ADMINISTRATIFS

## DATES

Date approbation : 18-04-1988 Date OS : 18-04-1988  
Date début travaux : 18-04-1988 Date fin travaux : 18-12-1988 (Evolutions comprises)

## CAUTION

Prévue : N Délai de garantie (12 mois par défaut) : 0  
Levée théorique :

## AVANCES

Prévue : N

## DÉVOLUTION-VARIATION DES PRIX

Dévolution : NEGOCIE SANS MISE EN CONCURRENCE  
Variation des prix : FERME

Index :  
Date base des prix :

## RECEPTION

Date d'effet : 10-02-1994  
Date procès verbal : 10-02-1994  
Réserves :  
Date levée réserves :

## DECOMPTE GENERAL

Date acceptation PRM : 18-02-1994  
Date signature entreprise : 10-02-1994 Réserves : N  
Mt BMDG : MT courant DG :  
Montant réclamation :  
Mont. mandatement amiable :  
Mont. mandatement contentieux :

Date de clôture marché : 07-03-1994

## OBSERVATIONS

## FICHE RECAPITULATIVE D'UN MARCHÉ

Service Investissements  
Montants TTC exprimés en EUR

72

## SUIVI BUDGETAIRE

## ENGAGEMENTS

SECTION	N° IMP	TYPE	MONTANT BM	MONTANT IMPREVU	BM + IMP	DATE ENG
1601	00	IN	2 445 200.52	0.00	2 445 200.52	12-02-1998
	01	IT	0.00	179 710.41	179 710.41	12-02-1998
	02	AV IT	- 235 045.89	- 179 710.41	- 414 756.30	12-02-1998
Total section :			2 210 154.63	0.00	2 210 154.63	
SECTION	N° IMP	TYPE	MONTANT BM	MONTANT IMPREVU	BM + IMP	DATE ENG
1602	00	IN	465 752.48	0.00	465 752.48	12-02-1998
Total section :			465 752.48	0.00	465 752.48	
TOTAL ENGAGEMENT :			2 675 907.11	0.00	2 675 907.11	

## MANDATEMENT

Décompte	Séq	MONTANT BM TTC	REVISION TTC	TOTAL HT	TOTAL TTC	DLM	Blq
0001		1 077 052.61	0.00	908 138.80	1 077 052.61	25-04-1988	
0002		960 614.50	0.00	809 961.62	960 614.50	20-07-1988	
0003		638 240.01	0.00	538 145.03	638 240.01	28-09-1993	
TOTAL MANDATEMENT :		2 675 907.12	0.00	2 256 245.45	2 675 907.12		

A16 en Ile-de-France (éléments techniques)

- C1 tableau récapitulatif des longueurs et coûts
- C2 Avant Projet Sommaire – estimation générale (extraits)

## Autoroute A16 en Ile-de-France

---

**Tableau récapitulatif des longueurs et coûts**

	Longueurs Km	Coûts TTC		Coûts kilométriques M€/Km
		MF	M€	
N184 – Francilienne	8,40	735	112	13,3
Francilienne – BIP	11,00	2 431	372	33,8
BIP – A86	4,40	3 034	461	104,8
A16 en Ile de France	23,80	6 200	945	39,7

Les coûts sont ceux des conditions économiques de juin 1996 (APS de A16 en Ile-de-France).



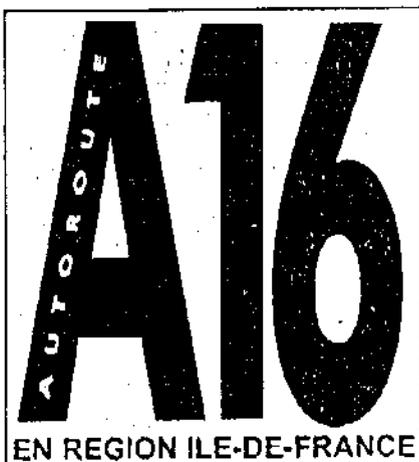
Ministère de l'Équipement,  
des Transports et du Tourisme



Équipement Ile de France

DIRECTION RÉGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT

75



## AVANT PROJET SOMMAIRE

---

DOSSIER TECHNIQUE

---

CHAPITRE 6 - PIÈCES NON CONTRACTUELLES

---

6.14 - ESTIMATION GÉNÉRALE DU PROJET

---

DOSSIER	DATE	CHAPITRE
Indice B	16/09/96	6.14

## 1 - CONDITIONS ECONOMIQUES

Les prix adoptés pour l'établissement de l'estimation, sont ceux des conditions économiques de juin 1996.

## 2 - MODE D'ESTIMATION

Les études, prestations et travaux, pris en considération dans chacun des postes présentés ci-dessous, sont détaillés dans les pages suivantes.

Poste	Montant H.T. (en M.F.)	S.A.V. (en M.F.)	Montant H.T. avec S.A.V. (en M.F.)
A - Études et direction de travaux	432,3	34,4	466,7
B - Acquisitions foncières	211,8	42,4	254,2
C - Dégagements des emprises	362,6	36,3	398,9
D - Terrassements	687,4	68,7	756,1
E - Ouvrages d'art	1 816,4	90,8	1 907,2
F - Assainissement	142,5	21,4	163,9
G - Chaussées	244,4	12,2	256,6
II - Équipements de sécurité et d'exploitation	428,6	42,9	471,5
I - Installations d'exploitation	278,8	27,9	306,7
L - M - Aménagements paysagers et environnement	156,0	31,2	187,2
Montant total H.T. avec S.A.V. (en M.F.)			5 169,0
Montant total T.T.C. (en M.F.)			6 191,4
		Arrondi à	6 200,0

## 3 - ESTIMATION PAR OUVRAGE

Le projet autoroutier a été décomposé en 20 ouvrages principaux, dont le détail est présenté dans les pages suivantes.

Ouvrage	Montant H.T. (en M.F.)	
Échangeur A16 - RN184	7,5	
Aménagement RN1 (3,7 km) - SC1	132,2	N 184 -
Demi-diffuseur A16 - RN1	16,7	Francilienne
Section courante Plaine de France nord (4,65 km) - SC2	249,5	
Aires de service	63,9	613,2 MF (HT)
Échangeur A16 - Francilienne	143,4	(735 MF - TTC)
Section courante Plaine de France sud (4,58 km) - SC3	222,0	
Diffuseur A16 - RN16	73,4	
Barrière de péage pleine voie	108,4	Francilienne
Section courante urbaine nord (6,40 km) - SC4	1 056,9	BIP
Centre d'entretien + PC + Bât. SIER	100,1	
Diffuseur A16 - RD10 nord	55,3	2026,4 MF (HT)
Diffuseur A16 - RD10 sud	66,7	(2431 MF - TTC)
Échangeur A16 - B.I.P.	343,6	
Section courante urbaine sud (4,40 km) - SC5	1 487,7	
Diffuseur A16 - RD84 déviée	195,5	BIP
Diffuseur A16 - RD50	66,7	A 86
Échangeur A16 - A1	501,3	
Barreau de liaison Autoroutes A1 - A86	38,3	2.529,4 MF (HT)
Échangeur A16 - A86	239,9	(3034 MF - TTC)
Montant total H.T. (en M.F.)	5 169,0	



Calcul  
des intérêts intercalaires

ANNEE	Montant des travaux (A)	Cumul des travaux	Taux d'intérêt (B)	Montant intérêts (AxB)	Avancement moyen des travaux dans l'année	Intérêts sur cumul des travaux N-1	Intérêts courus des travaux de l'année	Total intérêts de l'année
1987	114	114	8,50%	10	9/12		8	8
1988	1 391	1 505	9,90%	138	8/12	10	97	107
1989		1 505	8,90%			148		148
1990	24	1 529	10,20%	2	11/12	148	2	150
1991	496	2 025	9,80%	49	1/12	150	4	154
1992	54	2 079	8,70%	5	10/12	199	4	203
1993	970	3 049	6,25%	61	8/12	204	41	245
1994	10	3 059	7,25%	1	9/12	265	1	266
1995	2 898	5 957	7,48%	217	10/12	266	184	450
1996	27 986	33 943	6,48%	1813	8/12	483	1 209	1 692
1997	1 304	35 247	5,77%	75	7/12	2 296	41	2 337
1998	6	35 253	5,42%		12/12	2 371		2 371
1999	2	35 255	4,50%		1	2 371		2 371
2000	37	35 292	5,95%	2	1	2 371	2	2 373
2001		35 292	5,11%		1	2 373		2 373
2002		35 292	4,84%		1	2 373		2 373
2003		35 292	4,08%		1	2 373		2 373
juin-04		35 292	4,50%		6/12	2 373		1 187
	<b>35 292</b>					<b>20 774</b>	<b>1 591</b>	<b>21 179</b>

181

1) Les Intérêts Intercalaires sont calculés sur les montants de travaux jusqu'à la date de mise en service.

2) Les travaux payés sur l'année N sont financés au taux moyen des emprunts émis par la SANEF l'année N. Les intérêts de l'année N sont proratés en fonction des mois de paiement des factures ( les travaux payés le 1er février donnent lieu à des intérêts pour 1/12ème ).  
 ex : en 1988, travaux de 1 391 financés à 9,9% soit 138 en année pleine, mais les paiements des factures étant étalés sur l'année, le poids des intérêts s'élève à 8,4 mois seulement, soit un montant d'intérêts de 97.

3) Les travaux payés sur l'année N portent intérêts au taux de l'année N jusqu'à la date de mise en service, ils sont donc reportés sur les années suivantes.  
 ex : en 1990, travaux de 24 financés à 10,2% soit 2, auxquels il faut ajouter 148 correspondant aux intérêts des années 1987 à 1989 ( 10 + 138 = 148 ). Les intérêts de 1990 sont donc de 150.

Tableau modificatif des dépenses  
engagées par la SANEF

## SANEF RECAPITULATIF des DEPENSES - A16 - Ile de France : A86 - RN184 (Isle-Adam - La Courneuve)

en Euros

Nature des investissements par compte d'analyse budgétaire		Répartition par année de complémentation											
		Opérations		Total	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
		1601	1611										
Compte	Cf. comptes libellés	Etudes APS A86- RN184	Etudes APS A86- RN184										
20100	20100Y	2 142 338	3 981 012	6 123 350	92 764	1 383 285		23 803	26 738	54 097	561 651	407 809	2 341 694
20200	20200G	29 597	2 373 746	2 403 343	20 525	7 844			1 228			10 342	514 192
20300	20300R			212 466									8 207
21110	21110W		212 466	212 466									32 335
			23 016	23 016									1 534
	20075W		-328 668	-1 409 330									
			1 843 267	7 352 844									
31310	31310H		26 527 741	26 527 741									
50210	50210B			21 181 000									
					8 000	107 000	148 000	150 000	154 000	203 000	245 000	266 000	450 000
Recapitulatif :		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
TTC		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
TVA		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
HT		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
contrôle		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		1 843 267	32 037 319	55 061 586									
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.									
		2 171 935	33 117 981	56 470 916									
		-328 668	-1 080 662	-1 409 330									
		1 843 267	32 037 319	55 061									

Récapitulatif par Opération		Répartition par année de comptabilisation												
		Opérations		Total	s / total avant 1996	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Nature des investissements par compte d'analyse budgétaire		1601	1611	Total										
compte	Cl. compte libellé	Etudes APS A86 - RN184												
20100	20100Y Etudes et surveillance	2 142 336	3 981 012	6 123 350	2 142 336	2 749 503	906 742	324 767						
20200	20200G Etudes et surveillance	29 597	2 373 746	2 403 343	29 597	992 336	1 158 210	185 727		5 517	1 771	30 185		
20300	20300R Frais de fonctionnement		212 466	212 466	8 207	32 335	75 639	97 540		20	6 931			
21110	21110W Frais annexes aux acquisitions. (terrains)		23 016	23 016	0	1 534	21 370	111						
	20075W TVA (récupérable)	-328 668	-1 080 662	-1 409 330	-328 668							-328 668		
	sous-total hors tva	1 843 267	5 509 577	7 352 844	1 843 267	5 509 577								
31310	31310H Infrastructure ouvrage d'art		26 527 741	26 527 741	0		25 832 277	695 465						
50210	50210B Frais annexes constr (intérêts intercal.)			21 181 000	0	1 731 000	1 692 000	2 337 000		2 371 000	2 371 000	2 373 000	2 373 000	1 187 000
	contrôle	1 843 267	32 037 319	55 061 586	1 843 267	7 696 950	29 678 031	3 640 610		2 376 517	2 372 791	1 000 785	2 373 000	2 373 000
		hors intérêts intercalaires		avec int.i.	hors intérêts intercalaires		avec int.i.							
	TTC	2 171 935	33 117 981	56 470 916	2 171 935	33 117 981								
	TVA	-328 668	-1 080 662	-1 409 330	-328 668									
	HT	1 843 267	32 037 319	55 061 586	-1 080 662									

Secrétariat général  
Bureau  
Rapports  
et Documentation  
TOUR PASCAL B  
92055 LA DÉFENSE CÉDEX  
Tél. : 01 40 81 68 12/ 45