

**Convention passée entre l'État et la Société
concessionnaire française pour la
construction et l'exploitation du tunnel
routier sous le Mont- Blanc (ATMB), pour
la concession de la construction, de
l'entretien et de l'exploitation des
autoroutes B 41 (Gaillard-le-Fayet) et A42
(Annemasse-Chatillon-de-Michaille)**

Texte consolidé au 30 avril 2010

Avertissement

Conformément à l'article L.122-4 du code de la voirie routière, les conventions de concession autoroutière et les cahiers des charges annexés, sont approuvés par décret en Conseil d'Etat, ainsi que les modifications qui y sont apportées par voie d'avenants en vertu de la règle du parallélisme des formes.

Seules font foi et sont opposables aux tiers, les versions de ces documents publiées au *Journal officiel* de la République française et accessibles sur le site www.legifrance.gouv.fr.

Pour ce qui concerne la société ATMB, le décret approuvant la convention de concession initiale et le cahier des charges annexé ainsi que les décrets approuvant leurs avenants successifs sont listés ci-après, accompagnés des liens permettant leur accès direct sur le site Legifrance.

La présente version consolidée de la convention de concession et du cahier des charges annexé constitue un outil de documentation.

Compte tenu de leur volume, de leur format et de leurs caractéristiques, certaines annexes au cahier des charges ne sont pas publiées au *Journal officiel* ni mises à disposition du public par voie électronique.

Ces pièces sont consultables sur rendez-vous sollicité par l'intéressé à l'adresse suivante : Gra1.Gra.Grn.Dit.Dgitm@developpement-durable.gouv.fr.

Le demandeur précisera notamment les pièces qu'il souhaite consulter.

Cette consultation se fait dans le respect des règles applicables en matière de confidentialité des données relevant du secret industriel et commercial et dans le respect des autres secrets protégés par la loi.

* * *

Décret du 2 décembre 1977 approuvant la convention de concession en vue de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'autoroute B 41 entre Gaillard et Le Fayet et de l'autoroute A 42 entre Annemasse et Châtillon-de-Michaille

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000863880&fastPos=5&fastReqId=787493463&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>

Décret du 26 juin 1985 approuvant le 1^{er} avenant

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000881788&fastPos=7&fastReqId=216376223&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>

Décret du 30 juin 1989 approuvant le 2^{ème} avenant

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000509431&fastPos=19&fastReqId=1589515542&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>

Décret du 12 avril 1991 approuvant le 3^{ème} avenant

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000159914&fastPos=12&fastReqId=848487997&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>

Décret du 30 septembre 1993 approuvant le 4^{ème} avenant

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000867185&fastPos=12&fastReqId=92062251&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>

Décret du 30 décembre 2000 approuvant le 5^{ème} avenant

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000587662&fastPos=36&fastReqId=469693293&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>

Loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 allongeant la durée de la concession (article 32)

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000021451610>

Décret du 28 avril 2010 approuvant le 6^{ème} avenant

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000022144774&fastPos=6&fastReqId=1353945672&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>

CONVENTION DE CONCESSION

Article 1^{er}

Sous réserve des dispositions des décrets intervenus ou à intervenir portant déclaration d'utilité publique et s'agissant du paragraphe 3 ci-dessous, des dispositions de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse du 24 septembre 1984 publié par le décret du 15 mai 1986 et dans les conditions définies par la présente convention et le cahier des charges annexé, l'Etat concède à la société concessionnaire française pour la construction et l'exploitation du tunnel routier sous le Mont-Blanc, qui accepte la construction, l'entretien et l'exploitation de :

1. L'autoroute Blanche A 40 (ex-B 41) entre la frontière suisse à Gaillard et Le Fayet, la section Gaillard-Bonneville ayant toutefois été construite par l'Etat et remise au concessionnaire ;
2. L'autoroute A 40 (ex-A 42) entre Châtillon-de-Michaille et Annemasse ;
3. L'autoroute A 401 (ex-C 41) entre Saint-Julien-en-Genevois et le raccordement à la route suisse R.N. 1 a.

La section suivante est également remise au concessionnaire :

– la route nationale RN 205 entre l'échangeur A 40/RN 205, au droit de Le Fayet, et la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc.

Article 2

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

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 sous réserve de l'apport par l'Etat, dans les conditions et limites définies par le cahier des charges :

- A titre d'avances remboursables, des terrains déjà acquis et des ouvrages déjà réalisés par lui ;
- De sa garantie au service des emprunts émis par la société concessionnaire.

Les avances consenties par l'Etat lui seront remboursées dans les conditions définies par le cahier des charges.

La société concessionnaire s'engage également à assurer le financement du viaduc de Bardonnex, sous réserve de l'apport par les autorités helvétiques de leur contribution selon les modalités prévues à l'accord franco-suisse du 27 septembre 1984.

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 publication au Journal officiel. A cette date, la convention de concession passée le 4 février 1971 entre l'Etat et la société concessionnaire française pour construction et l'exploitation du tunnel routier sous le mont Blanc et le cahier des charges annexé, cesseront d'être en vigueur. Toutefois, les pièces A 1 à A 7 jointes au dit cahier des charges resteront annexées au cahier des charges joint à la présente convention.

Article 7

Les frais de publication au Journal officiel et d'impression de la présente convention et du cahier des charges annexé sont à la charge de la société concessionnaire.¹

¹ *Convention du 15 novembre 1977. Texte modifié conformément aux avenants successifs.*

CAHIER DES CHARGES

TITRE 1er - OBJET ET NATURE DE LA CONCESSION

Article 1^{er} – Objet de la concession

Sous réserve des dispositions des décrets intervenus ou à intervenir portant déclaration d'utilité publique, le présent cahier des charges s'applique à la construction, à l'entretien et à l'exploitation :

1. de l'autoroute Blanche A 40, entre Châtillon-de Michaille et Le Fayet.
2. de l'autoroute A 411 entre la frontière suisse à Gaillard et Annemasse, y compris l'infrastructure de la plate-forme douanière de Vallard.
3. de l'autoroute A 41 entre Saint-Julien-en-Genevois et le raccordement à la route suisse RN 1a, y compris la partie du viaduc de Bardonnex située en territoire suisse et objet de l'accord franco-suisse du 27 septembre 1984, dont l'approbation a été autorisée par la loi n° 85-1484 du 31 décembre 1985 et qui a été publié par décret du 15 mai 1986 (J.O. du 22 mai 1986).
4. de la route nationale RN 205 entre l'échangeur A 40/RN 205, au droit de Le Fayet, et la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc.

Article 2 – Assiette de la concession

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

Sur l'autoroute A 40 entre Châtillon-de-Michaille et Le Fayet, la limite de la concession est fixée au PR 102,848, à la limite de concession APRR, d'une part, et à la route nationale 205 au Fayet, d'autre part.

Sur l'autoroute A 41, la limite de la concession est fixée à la frontière suisse, au point précisé à l'article 1er-3 de l'accord susvisé du 27 septembre 1984.

Sur l'autoroute A 411, la limite de la concession est fixée à la frontière suisse à Gaillard.

Sur la RN 205, la limite de la concession est fixée, d'une part, à l'autoroute A 40 au droit de Le Fayet au PR 61 + 000 de la RN 205, et, d'autre part, au PR 77 + 1026 situé immédiatement à l'est du giratoire assurant les échanges entre la RN 205, la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc et la route départementale RD 1506.

Sur les raccordements aux voiries existantes, cette limite est fixée au premier carrefour à partir de l'autoroute dans les conditions suivantes :

Echangeur	Voie raccordée correspondant à la limite de la concession
<i>A40 et A 411 (ex-B41)</i>	
Gaillard (A411)	RD 19
Etrembières	RD2 / RD 1206
Boringes	RD 903
Toisinge	RD 1203
Bonneville Est	RD 1205
Scionzier	Avenue des Lacs
Cluses	RD 1205
Sallanches	RD1205
Passy	RD 336
<i>A 40 (ex-A42)</i>	
Bellegarde	RD 101
Eloise	RD 1508
Saint-Julien-en-Genevois	RD 1201
<i>RN 205</i>	
Le Fayet	A 40
Usine EDF	Voie d'accès
Châtelard	RD 13 - VC du chemin de Montcoutant
Servoz	RD 13
Fontaine	RD 13 – VC « Route de Vaudagne », VC « Chemin des montées »
Trabets	RD 213
Bagna	RD 213
Houches	RD 213
Gravières	RD 243 – VC « Route des bois » « Avenue des Alpagnes »
Glacier des Bossons	VC « Route des Montquarts »
La Vigie	RN 205 vers Tunnel du Mont-Blanc et RD 1506

Sur l'autoroute A 41, l'infrastructure de la plate-forme douanière de Bardonnex fait partie de la concession.

Sur l'autoroute A 411, l'infrastructure de la plate-forme douanière de Vallard fait partie de la concession à l'exception des bâtiments de douane et de police.

Les terrains déjà acquis par l'Etat sont mis à la disposition du concessionnaire. Les autres terrains nécessaires à la concession sont acquis directement par le

concessionnaire pour le compte de l'Etat ; ils sont, dès leur acquisition, intégrés au domaine de l'Etat.

2.2. Les biens meubles ou immeubles mis à disposition par l'Etat, acquis ou réalisés par la société concessionnaire, se composent de biens de retour, de biens de reprise et de biens propres. Ils sont définis de la façon suivante :

2.2.1. *Biens de retour* - Ils se composent des terrains, bâtiments, ouvrages, installations et objets mobiliers directement nécessaires à l'exploitation de la concession telle qu'elle est définie par la convention de concession, par le présent cahier des charges et ses annexes, réalisés, acquis par la société concessionnaire ou mis à disposition par l'autorité concédante, ci-après désignés " biens de retour ".

Ces biens appartiennent à l'autorité concédante dès leur achèvement, acquisition ou mise à disposition.

En fin de concession, ces biens reviennent obligatoirement, et du seul fait de l'expiration de la concession, à l'autorité concédante. Dans le cadre des articles 36 et 37 du présent cahier des charges, ce retour est, en tout état de cause, gratuit.

2.2.2 *Biens de reprise* - Ils se composent des biens autres que les biens de retour, qui peuvent éventuellement être repris par l'autorité concédante en fin de concession dans les conditions de l'article 37.2 du présent cahier des charges si l'autorité concédante estime qu'ils peuvent être utiles à l'exploitation de la concession, ci-après désignés " biens de reprise ".

Ces biens appartiennent à la société concessionnaire tant que l'autorité concédante n'a pas usé de son droit de reprise.

2.2.3. *Biens propres* - Les biens propres se composent des biens qui ne sont ni des biens de retour ni des biens de reprise au sens des définitions données ci-dessus.

2.2.4. Dans un délai de vingt-quatre mois à compter de l'entrée en vigueur du sixième avenant au cahier des charges, une nomenclature et un inventaire sont établis contradictoirement, à l'initiative et aux frais du concessionnaire, classant les biens selon les trois catégories visées ci-dessus. Ces documents sont approuvés par le concédant et sont remis à jour tous les cinq ans par le concessionnaire, à ses frais. Leur mise à jour est vérifiée avant l'établissement du programme d'entretien et de renouvellement prévu à l'article 37 du présent cahier des charges. La nomenclature et l'inventaire sont tenus à la disposition du concédant sur simple demande.

Article 3 – Caractéristiques générales de l'ouvrage

La longueur concédée de l'autoroute A 40 entre Châtillon-de-Michaille et Le Fayet est de 102,8 kilomètres environ.

La longueur concédée de l'autoroute A 411 entre la frontière suisse et Annemasse est de 2,1 kilomètres environ.

La longueur concédée de l'autoroute A 41 est de 1,4 kilomètre environ.

La longueur concédée de la route nationale RN 205 est de 17 kilomètres environ.

Le profil en travers final et le profil en travers minimal en première phase des différentes sections des autoroutes A 40, A 41, A 411 et des bretelles, les possibilités d'élargissement ultérieur des différents tronçons d'autoroutes (section courante) concédées, sont définis dans le tableau ci-après et par les annexes A 1, B 4, C 4 et D 4 (annexe RN 205) au présent cahier des charges :

SECTIONS	SITUATION DEFINITIVE		SITUATION PREMIERE PHASE	
	Plate-forme	Nombre de voies	Plate-forme	Nombre de voies
Châtillon-en-Michaille – Tunnel du Vuache (Arcine)	25m	2 x 2	25m	2 x 2
Tunnel du Vuache	10m plus 11,7m	2 x 2	11,7m	2 x 2
Tunnel du Vuache (Vulbens) – Annemasse	26,5m	2 x 2	26,5m	2 x 2
St-Julien-en-Genevois – Frontière suisse	25m		25m	
Section courante		2 x 2		2 x 2
Viaduc		2 x 3		2 x 3
Gaillard – Boringes	27m	2 x 3	27m	2 x 3
Boringes – Toisinge	28,5m	2 x 3	28,5m	2 x 3
Toisinge – Le Fayet				
Section courante	24,5m	2 x 3	24,5m	2 x 3
Remblai > 4m	25m	2 x 3	25m	2 x 3

Ces largeurs de plate-forme ne tiennent pas compte des voies poids lourds dont l'implantation devra être définie au stade de l'avant-projet sur la base des normes ICTAAL.

Les vitesses de référence des différents tronçons d'autoroutes (section courante) sont les suivantes :

SECTIONS	Vitesses de référence
Châtillon-en-Michaille – Tunnel du Vuache (Arcine)	100 km/h
Tunnel du Vuache	100 km/h
Tunnel du Vuache (Vulbens) – Annemasse	100 km/h
St-Julien-en-Genevois – Frontière suisse	100 km/h
Gaillard – Le Fayet	140 km/h

La réalisation de l'échangeur de Chenex est différée. Sa mise en service ainsi que le passage aux dispositions définitives de l'échangeur d'Etrembières seront effectués conformément à l'article 9.3 ci-après.

L'autoroute A 40 entre Châtillon-de-Michaille et Annemasse et ses bretelles d'accès devront permettre le passage des convois militaires M 120.

Article 4 – Caractéristiques techniques

4.1.a. Les annexes A 1 à A 7 énumérées à l'article 47 définissent les dispositions d'ensemble de l'autoroute A 40 entre la frontière suisse à Gaillard et Le Fayet et ont servi à fixer les caractéristiques principales de l'avant projet sommaire. Elles constituent le cadre dans lequel ont été établis les avant-projets et les projets d'exécution. Elles définissent aussi les règles applicables aux autres caractéristiques de l'ouvrage

4.1.b. Les annexes B1 à B10, énumérées à l'article 47, définissent les dispositions d'ensemble de l'autoroute A 40 entre Châtillon-de-Michaille et Annemasse et fixent les caractéristiques principales des avant-projets et des projets d'exécution établis par la société concessionnaire. Elles définissent aussi les règles applicables aux autres caractéristiques de l'ouvrage.

4.1.c. Les annexes C1 à C9 énumérées à l'article 47 définissent les dispositions d'ensemble de l'autoroute A 41 et fixent les caractéristiques principales de l'avant-projet sommaire. Elles constituent le cadre dans lequel seront établis les avant-projets et projet d'exécution.

4.1.d. Les annexes D 1 à D 11 énumérées à l'article 47 définissent les dispositions d'ensemble de la route nationale 205 entre l'échangeur A 40/RN 205, au droit de Le Fayet, et la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc, et fixent ses caractéristiques principales. Elles

constituent le cadre dans lequel seront établis les avant projets et projet d'exécution de la remise à niveau réalisée par le concessionnaire.

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

Elle prévoit ses dispositifs de péage de manière à être en mesure de satisfaire aux prescriptions des articles 25 à 29 du présent cahier des charges.

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

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

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

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

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

- 4.4. S'il lui en est fait la demande, la société concessionnaire sera tenue de présenter au service du contrôle le projet d'exécution de chacune des sections de l'autoroute ainsi que de tous les ouvrages dont la construction lui incombe, y compris ceux des installations annexes. La composition des dossiers des projets d'exécution sera définie par le ministre. Dans tous les cas, elle est tenue de présenter au service du contrôle, lorsque ce dernier lui en fait la demande, les justifications des ouvrages.
- 4.5. La société concessionnaire pourra soumettre au ministre des demandes de modifications ou de dérogations aux documents visés aux paragraphes précédents. Ces demandes devront comporter des justifications techniques, économiques et financières des modifications ou des dérogations sollicitées. Ces demandes doivent en outre faire mention des mesures d'exploitation particulières qui pourraient s'avérer nécessaires du fait des dérogations demandées.

- 4.6. La société concessionnaire sera tenue de procéder à l'étude de toutes variantes qui seraient prescrite par l'État. Les modalités de réalisation et de financement de ces variantes seront établies d'un commun accord entre les deux parties.
- 4.7. Toutes ces procédures n'auront pour effet, ni d'engager la responsabilité de l'État, ni de dégager celle de la société concessionnaire des conséquences que pourraient avoir l'imperfection des dispositions prévues, la mauvaise exécution des travaux ou le fonctionnement des ouvrages.

TITRE II – CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE

Article 5 – Remise par l'Etat des terrains acquis et des ouvrages réalisés par lui

La remise à la société concessionnaire des terrains acquis et des ouvrages réalisés par l'État visés aux articles 1er et 2 ci-dessus donne lieu à l'établissement de procès-verbaux auxquels sont annexés des états descriptifs et tous plans nécessaires pour définir la consistance des immeubles ainsi remis, en particulier les limites de la concession et la nature des ouvrages remis.

Dans ces procès-verbaux, la société concessionnaire reconnaît avoir une complète connaissance des terrains, ouvrages et installations qui lui ont été remis et renonce à toute réclamation à ce sujet envers l'État. Elle pourra toutefois exprimer dans les procès-verbaux les réserves qu'elle jugera utiles. Les documents ainsi établis seront joints au présent cahier des charges au moment de la remise.

L'État s'engage à remettre à la société concessionnaire, à titre gracieux, les terrains déjà acquis et les ouvrages déjà réalisés sur la route nationale RN 205.

Article 6 – Exécution des marchés de travaux, de fournitures et de services

Pour la passation de marchés de travaux dépassant le seuil de deux millions (2 000 000) euros HT, la société concessionnaire applique les dispositions du décret no 2005-1742 du 30 décembre 2005 fixant les règles applicables aux marchés passés par les pouvoirs adjudicateurs mentionnés à l'article 3 de l'ordonnance no 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics.

Le seuil mentionné ci-dessus sera indexé chaque année par application du coefficient K' pour les marchés de travaux, K' étant défini à l'article 34 du présent cahier des charges.

Les ouvrages sont exécutés conformément aux avant-projets et aux avant-projets sommaires approuvés en respectant les clauses techniques du cahier des prescriptions communes applicables aux marchés de travaux relevant des services de l'équipement dans les conditions précisées en annexe.

La société concessionnaire crée en son sein une commission des marchés. Cette commission, à laquelle est invité de droit un représentant de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, est composée en majorité de personnalités indépendantes et n'ayant aucun lien direct ou indirect avec des entreprises de travaux publics.

Elle est chargée de définir les règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, de fournitures et de services, qui doivent préciser notamment que les personnalités siégeant à la commission ne peuvent, en tout état de cause, prendre part au vote s'ils ont un quelconque lien direct ou indirect avec les soumissionnaires concernés, et de veiller au respect des procédures de passation et d'exécution de ces marchés en application du présent article.

Elle émet un avis sur l'attribution des marchés visés au premier alinéa. La société concessionnaire ne peut refuser de suivre l'avis de la commission des marchés que par une décision de son conseil d'administration soumise à l'ensemble des conditions définies par le code de commerce en ce qui concerne les conventions réglementées.

Si la société concessionnaire ne peut appliquer les modalités prévues à l'alinéa précédent pour des motifs d'urgence impérieuse liée notamment à la sécurité incompatibles avec les délais exigés par la mise en œuvre des procédures prévues au présent article, elle adresse à la commission des marchés, préalablement à la conclusion du marché strictement nécessaire au règlement de la situation ou dans les trois mois suivant la conclusion dudit marché si la commission n'a pu être préalablement saisie, un rapport spécial justifiant l'urgence impérieuse. La commission des marchés, qu'elle ait été saisie préalablement ou postérieurement à la conclusion du marché, émet un avis transmis pour information au conseil d'administration puis à l'assemblée générale à l'occasion de la plus proche réunion. Les circonstances invoquées pour justifier l'urgence impérieuse doivent résulter d'événements imprévisibles pour la société et ne doivent en aucun cas lui être imputables.

Les règles internes définies par la commission conformément au quatrième alinéa, ainsi que la composition, sont soumises à l'avis de la commission nationale des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes instituée par le décret no 2004-86 du 28 janvier 2004, modifié. La commission des marchés de la société concessionnaire transmet également à la commission nationale des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes ou d'ouvrages d'art l'ensemble des avis qu'elle rend sur l'attribution des marchés. Sous réserve des règles relatives aux secrets protégés, la commission nationale des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes ou d'ouvrages d'art peut rendre publics ces avis et peut demander à consulter tout marché particulier.

La commission établit un procès-verbal de ses travaux à l'issue de chacune de ses séances. La société concessionnaire transmet, avant le 30 avril de chaque année, le rapport d'activité annuel de la commission des marchés à la commission nationale des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes ou d'ouvrages d'art.

Les frais de contrôle de la commission nationale des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes ou d'ouvrages d'art sont à la charge de la société concessionnaire.

Article 6 Bis – Contrôle de l'exécution des marchés de travaux, de fournitures et de services

6 bis.1. Le concédant désigne le service, ci-après dénommé « l'Autorité chargée du contrôle », chargé de contrôler, au nom et pour le compte du concédant, l'exécution des obligations de la société concessionnaire pour ce qui concerne la réalisation des marchés de travaux, de fournitures et de services relatifs aux sections nouvelles et aux

investissements complémentaires sur les autoroutes en service ou aux aménagements sur la RN 205.

L'Autorité chargée du contrôle pourra, en tant que de besoin, se faire assister par des experts, y compris extérieurs aux services de l'Etat.

6 bis.2. La société concessionnaire met en permanence à la disposition de l'Autorité chargée du contrôle, des locaux de travail et de réunion lui permettant d'effectuer sa mission dans des conditions matérielles satisfaisantes.

6 bis.3. La société concessionnaire communique à l'Autorité chargée du contrôle, chaque trimestre, les calendriers prévisionnels établis sur une base mensuelle permettant d'apprécier le bon déroulement des marchés visés au 6 bis 1, particulièrement par rapport à la ou aux date(s) de mise en service des autoroutes ou sections d'autoroutes en construction ou à construire.

La société concessionnaire organise, une fois par trimestre, une réunion de coordination avec l'Autorité chargée du contrôle, afin que cette dernière puisse s'assurer du bon déroulement des marchés de travaux, de fournitures et de services. Des réunions supplémentaires peuvent être prévues à la demande de l'Autorité chargée du contrôle.

L'Autorité chargée du contrôle peut se faire communiquer, sans délai, tous documents relatifs à la réalisation des autoroutes ou sections d'autoroutes en construction ou à construire détenus par la société concessionnaire ou ses cocontractants tels que plans d'assurance qualité, rapports d'audit, études, plans d'exécution, notes de calcul, contrôles, essais, comptes rendus de réunions.

La société concessionnaire est tenue d'apporter son concours à l'Autorité chargée du contrôle et de laisser en permanence le libre accès à tout point du chantier.

6 bis.4. Dans le cas où l'Autorité chargée du contrôle détecte d'éventuelles anomalies dans la réalisation des marchés de travaux, de fournitures ou de services ou si elle souhaite vérifier des points susceptibles d'affecter de manière notable la réalisation ou le bon fonctionnement ultérieur des autoroutes ou sections d'autoroutes en construction ou à construire, elle en informe la société concessionnaire.

Article 7 – Sectionnement des travaux et dates de mise en service

7.1. *Définition du sectionnement.*

Il n'est défini aucun sectionnement.

7.2. *Dates de mise en service.*

Les autoroutes A 40, A 41, A 411 sont en service.

Le concessionnaire s'engage à assurer l'exploitation de la route nationale RN 205 à compter de l'entrée en vigueur du sixième avenant à la convention de concession en vue de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'autoroute Blanche B 41 entre Gaillard et Le Fayet et de l'autoroute A 42 entre Annemasse et Châtillon-de-Michaille

approuvée par décret du 2 décembre 1977 et au cahier des charges annexé à cette convention et à achever sa remise à niveau avant le 31 décembre 2014, pour les travaux inscrits au premier contrat d'entreprise.

7.3. *Réalisation des investissements.*

a) En cas de retard, quelle qu'en soit la cause, dans la réalisation des constructions, y compris la pénétrante d'Annemasse, et dans la réalisation des élargissements, définis à l'annexe F du cahier des charges, la société concessionnaire sera redevable à l'Etat d'une compensation au titre de l'avantage financier éventuel découlant de ces retards.

Le retard dans la réalisation de ces investissements est calculé tous les cinq ans à compter du 31 décembre 2014 inclus, en fonction des investissements effectivement réalisés et des dernières prévisions d'investissements.

b) Pour chaque type d'investissement dont l'échéancier de paiement est retardé ou susceptible d'être retardé, l'avantage financier pour la société est égal à 84 % du différentiel d'investissements capitalisé au taux k1 jusqu'à l'échéance quinquennale du calcul de la compensation. Le taux k1 est égal au coût de financement de l'Etat sur la maturité la plus proche de la durée de la concession restant à courir à la date d'intégration de l'investissement majoré d'une prime de risque de 2,5 %.

Le montant du différentiel d'investissements est déterminé par différence entre la valeur actuelle nette de l'échéancier d'investissements tel que défini à l'annexe F du présent cahier des charges et la valeur actuelle nette de l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées et le rythme prévisible des dépenses à réaliser, dit échéancier recalé. Le calcul se fait en euros courants, à valeur globale d'investissements inchangée en euros constants. A ce titre, un coefficient multiplicateur est appliqué de façon uniforme aux montants annuels d'investissements de l'échéancier recalé. Ce coefficient multiplicateur est égal au rapport entre, d'une part, le montant total de référence des travaux en euros constants, tels que prévus dans le présent contrat, et, d'autre part, le montant total des travaux également en euros constants, qui aura été réestimé lors du compte rendu d'exécution de la concession prévu à l'article 35.3 du présent cahier des charges. La valeur actuelle nette est calculée en prenant le taux k1 tel que défini dans le présent article.

Le montant de l'avantage financier à restituer par la société concessionnaire à chaque échéance quinquennale est corrigé des montants d'avantage financier déjà restitués aux échéances précédentes sur les opérations concernées.

c) La compensation globale est assurée comme suit : la société concessionnaire réalise en priorité des investissements supplémentaires non prévus au cahier des charges sur le réseau concédé pour un montant, actualisé au taux de k2, égal à la somme des avantages financiers, calculés conformément au b) ci-dessus, pour l'ensemble des investissements faisant l'objet d'un retard. La nature et la programmation de ces investissements sont définies d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire. Le taux k2 est pris égal au coût de financement de l'Etat sur la maturité la plus proche de la durée de la concession restant à courir à l'échéance quinquennale du calcul de la compensation majoré d'une prime de risque de 2,5%.

A défaut de besoins d'investissements supplémentaires, la nature et les modalités de la compensation sont déterminées d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire, la modalité de compensation préférentielle étant la baisse de la hausse tarifaire prévue dans le cadre du contrat pour la période quinquennale à venir.

Le montant de la compensation est calculé dans les deux mois qui précèdent la fin de chaque échéance quinquennale à compter du 31 décembre 2014 inclus. Il est exprimé en valeur décembre de l'année de l'échéance quinquennale en cours. La compensation interviendra au plus tard avant le 31 décembre de l'échéance suivante.

d) Pour chaque opération mentionnée au a) ci-dessus, la société fournit sous sa responsabilité au concédant, avant le 1er décembre de chaque année, les informations nécessaires à l'exécution du présent article, notamment les montants annuels de dépenses réalisées et prévisionnelles nécessaires à l'établissement de l'échéancier recalé.

La mise en oeuvre des dispositions du présent article est indépendante et ne préjuge pas de l'application des pénalités prévues à l'article 39 du présent cahier des charges lorsque les conditions de cette application sont réunies.

Article 8 – Mise en service des ouvrages et des installations de la concession

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

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

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

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

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

Article 9 – Phasage et modification des ouvrages, ouvrages et installations supplémentaires

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

- 9.2. Dans les mêmes conditions, elle sera tenue de réaliser les modifications et ouvrages supplémentaires qui pourraient être prescrits par le ministre et de les mettre en service. Les modalités de réalisation et de financement en seront fixées d'un commun accord. A défaut d'un tel accord, l'affaire serait portée devant le tribunal administratif compétent.
- 9.3. L'État et la société concessionnaire examineront d'un commun accord, en fonction du volume de la circulation, de sa répartition dans le temps et des conditions de son écoulement, les dates auxquelles il conviendra d'accroître le nombre de voies de circulation ou de construire des ouvrages supplémentaires conformément aux dispositions du paragraphe 9.2 ci-dessus.

La société concessionnaire sera tenue de réaliser l'échangeur de Chenex dans un délai de deux ans à compter de la décision du ministre chargé de la voirie nationale.

La société concessionnaire sera tenue de passer aux dispositions définitives de l'échangeur d'Etrembières incluant la pénétrante d'Annemasse jusqu'à la route nationale 206 à Annemasse dans les délais suivants :

- lancement de l'enquête d'utilité publique au plus tard cinq ans après la décision du ministre chargé de la voirie nationale ;
- mise en service de l'opération cinq ans après l'obtention de la déclaration d'utilité publique et à compter d'une deuxième décision du ministre chargé de la voirie nationale.

- 9.4. La société ATMB étudiera la requalification, et en particulier l'intégration environnementale de l'ensemble du réseau de la concession autoroutière.

Article 10 – Délimitation des emprises

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

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

Article 11 – Droits conférés et obligations imposées à la société concessionnaire

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

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

Article 12 – Frais à la charge de la société concessionnaire

12.1. Tous les frais nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation des autoroutes, y compris les frais correspondant à l'éclairage des barrières de péage et des accès ainsi qu'à la mise en place de dispositifs antibruit là où les textes en vigueur applicables en matière de nuisances sonores l'imposent, sont à la charge de la société concessionnaire sauf dispositions contraires résultant de l'application éventuelle des articles 1er, 4.6 et des paragraphes 9.2 et 9.3.

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

Sont, en particulier, à la charge de la société concessionnaire, les dépenses d'acquisition des terrains y compris tous les frais en résultant ; ces acquisitions devront être faites dès l'origine pour la phase définitive précisée à l'article 3.1.

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

12.2. Le coût du raccordement à d'autres réseaux autoroutiers, y compris celui des échangeurs, sera pris en charge, sauf dispositions contraires, à parts égales par les différents maîtres d'ouvrage.

12.3. La construction et l'entretien des bâtiments destinés aux administrations chargées des contrôles d'accès à la zone franche située au voisinage de la Suisse n'incombent pas à la société concessionnaire. Celle-ci est cependant tenue de mettre gratuitement à leur disposition les plates-formes nécessaires aux installations de contrôle.

12.4. La société concessionnaire contribue par voie de fonds de concours à l'aménagement en route express à deux fois deux voies de la route nationale 205 Le Fayet - La Vigie pour un montant de 204 millions de francs, valeur juin 1989.

Ces montants seront actualisés par l'application d'un coefficient K tel que défini à l'article 34 du présent cahier des charges et pour lequel la valeur de l'indice TP 01 de référence est celle du mois de juin 1989.

12.5. Dans le cadre de la politique gouvernementale du 1 % Paysage et Développement, pour les sections à construire, la société concessionnaire contribue, sous réserve d'une participation des collectivités publiques concernées à hauteur du même montant, aux dépenses nécessaires à la bonne insertion de l'autoroute dans le paysage environnant et participant au développement cohérent et durable des territoires traversés, dans l'intérêt tant des habitants du voisinage que des usagers de l'autoroute, y compris les dépenses d'entretien des aménagements paysagers ainsi réalisés. Ces dépenses peuvent concerner des interventions en dehors de l'emprise concédée.

Le montant global des dépenses immédiates et récurrentes à la charge de la société concessionnaire ne pourra dépasser 1 % du coût des ouvrages.

- 12.6. La société concessionnaire accordera une attention particulière à l'intégration paysagère des ouvrages et des équipements connexes à réaliser. Un soin spécifique sera apporté aux études architecturales des nouveaux ouvrages d'art courants et non courants, afin de garantir leur bonne insertion dans les sites naturels et leur cohérence avec les caractéristiques des territoires traversés.

TITRE III - EXPLOITATION DE L'AUTOROUTE

Article 13 – Exploitation, entretien et maintenance des ouvrages et installations

- 13.1. *Qualité de l'exploitation, de l'entretien et de la maintenance des ouvrages et installations.*

Sous peine des sanctions prévues aux articles 39 et 40 du présent cahier des charges, la société concessionnaire est tenue en tout temps, sauf cas de force majeure dûment constatée, de disposer et de mettre en œuvre sans délai tous les moyens conformes aux règles de l'art de nature à assurer en permanence, quelles que soient les circonstances et notamment les circonstances atmosphériques, la continuité de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de commodité.

La société concessionnaire exploite l'autoroute conformément à la réglementation et aux instructions en vigueur en matière d'exploitation de la route.

Des objectifs particuliers de qualité de service sont définis d'un commun accord et par écrit entre le concédant et la société concessionnaire. En l'absence d'accord, des objectifs sont fixés par le ministre chargé de la voirie nationale.

Ces objectifs portent en particulier sur :

- la conservation du patrimoine, notamment l'état des chaussées et l'état des ouvrages d'art ;
- l'exploitation, notamment le maintien de la viabilité et l'aide au déplacement.

Les ouvrages établis en vertu de la présente concession y compris les équipements et installations d'exploitation et de sécurité, sont entretenus et maintenus en bon état et sont exploités à ses frais par le concessionnaire ou, sous sa responsabilité, par les titulaires de contrats visés à l'article 30, de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés, et sont mis en conformité avec les règlements et instructions en vigueur.

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

Les lignes de télécommunication terrestres et aériennes et les postes établis pour assurer la sécurité de la circulation sont mis en place et entretenus à ses frais par la société concessionnaire.

La société concessionnaire entretient l'ensemble des dépendances et des ouvrages de la concession dans un souci permanent et durable de préservation des espèces et des milieux, des ressources naturelles, du cadre de vie des riverains et d'intégration de l'autoroute dans les paysages traversés. Ces objectifs sont déclinés d'un commun accord et par écrit entre le concédant et la société concessionnaire.

Le concessionnaire est tenu d'assurer ou de faire assurer, sous sa responsabilité, sur l'ensemble du domaine concédé, le dépannage des véhicules en panne ou accidentés, dans les conditions prévues par la réglementation et les instructions en vigueur. Si cette prestation est confiée à des tiers, les dépanneurs sont sélectionnés par le concessionnaire au terme d'une procédure de publicité et de mise en concurrence. Les dépanneurs sont agréés pour une durée maximale de cinq ans s'agissant du dépannage des véhicules légers et pour une durée maximale de sept ans s'agissant des véhicules poids lourds.

13.2. *Information routière en temps réel des usagers.*

Le concessionnaire organise la collecte, la centralisation et le traitement des données relatives au trafic sur son réseau et délivre alors en temps réel des informations pertinentes, fiables et cohérentes au plus grand nombre d'usagers.

La société concessionnaire et les services de l'Etat échangent, en temps réel, à titre gratuit et sans autre condition, les données liées à la sécurité routière et aux conditions générales de circulation, définies dans l'annexe E au présent cahier des charges.

13.3. *Conditions juridiques applicables à la RN 205.*

La route nationale RN 205 sera remise à niveau, exploitée et entretenue en conformité avec la législation, la réglementation et les recommandations en vigueur à la date de réalisation des prestations correspondantes.

Néanmoins, la route nationale RN 205 est une route existante qui conserve son statut de route express. Dans ces conditions, les normes constructives et celles relatives à sa géométrie ne sont applicables que si elles sont compatibles avec ce statut.

En ce qui concerne la remise à niveau, l'entretien et la maintenance des ouvrages d'art, l'environnement et l'exploitation de la RN 205, les normes applicables sont identiques à celles qui s'imposent à l'ensemble de la concession autoroutière de la société à compter de l'expiration du délai de vingt-quatre mois pour l'exploitation et les travaux relatifs à la sécurité routière prévus aux annexes D 6 et D 10, et de l'expiration du délai de quarante-huit mois pour les autres travaux prévus à l'annexe D 10.

Article 14 – Règlement d'exploitation, mesures de police et gestion du trafic

14.1. La société concessionnaire se conforme aux règlements de police édictés par les autorités compétentes.

14.2. Elle soumet à l'approbation des autorités compétentes, 2 (deux) mois au moins avant la date prévue pour leur mise en application, les règlements d'exploitation et les plans d'intervention et de sécurité adaptés. Ces plans contiennent les dispositions essentielles

sur l'organisation de la société, ses moyens, ainsi que des consignes générales d'intervention, tant pour les personnels de la société que pour les services et entreprises liés par contrat avec la société concessionnaire.

- 14.3. La société concessionnaire participe, sous la conduite de l'autorité coordinatrice compétente, à l'élaboration, au suivi et à la mise à jour des plans de gestion du trafic qui intéressent tout ou partie de son réseau concédé. En cas de déclenchement d'un ou plusieurs plans de gestion du trafic, elle se conforme sans délai, sous la conduite de l'autorité coordinatrice compétente, aux prescriptions qu'ils contiennent et met en oeuvre toutes les mesures requises pour la gestion du trafic. Elle participe, dans les conditions définies dans les plans de gestion du trafic, à l'assistance aux usagers.
- 14.4. La société concessionnaire participe à l'échange permanent et en temps réel des informations relatives à la circulation routière avec les autres exploitants gestionnaires de réseaux routiers et autoroutiers, les centres régionaux d'information et de coordination routière (CRICR) et les autorités concernés.
- 14.5. La société concessionnaire se soumet, sans pouvoir prétendre à indemnité, à toutes les mesures prises par les autorités investies du pouvoir de police de la circulation, en vue de tirer le meilleur parti pour toutes les catégories d'usagers de l'ensemble du réseau routier dont fait partie l'autoroute concédée.
- 14.6. Le ministre chargé de la voirie nationale arrête les dispositions du service minimum à assurer pour maintenir la permanence de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité en cas de grève des agents du concessionnaire.

Article 15 – Interdictions et restrictions de la circulation

Si l'exécution de travaux sur une section d'autoroute en service entraîne l'interruption du trafic ou provoque des restrictions de circulation, la société concessionnaire se soumet aux obligations qui résultent des instructions en vigueur relatives à l'exploitation sous chantier des autoroutes en service.

Toute restriction importante ou interruption de la circulation nécessitée par des travaux est portée en temps utile à la connaissance du public par les soins de la société concessionnaire par tous moyens appropriés.

En cas de force majeure imposant l'interruption, les services de l'Etat compétents doivent être immédiatement avisés.

Article 16 – Obligations relatives à divers services publics

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

La société concessionnaire se concerte avec les administrations compétentes pour concilier, dans le respect de la réglementation en vigueur, les préoccupations des autres services

publics, notamment les services des télécommunications, avec ses propres obligations, à l'occasion des procédures et travaux concernant chacun d'eux.

Article 17 – Publicité

La publicité sur les emprises du domaine public et à ses abords est soumise aux lois et règlements en vigueur.

Article 18 – Agents de la société concessionnaire

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

Le ministre chargé de la voirie nationale peut, par ordre de service motivé, la société concessionnaire entendue, requérir le renvoi hors de la concession de tout agent de la société concessionnaire.

Article 19 – Ecoute des usagers et réclamations

La société concessionnaire met en œuvre une politique à l'écoute des usagers.

Elle recueille l'avis des usagers sur la qualité du service, notamment au travers d'une enquête annuelle dont le contenu et la méthodologie sont définis par le concédant après concertation avec la société concessionnaire. Les résultats de cette enquête sont transmis sans délai au concédant.

La société concessionnaire met les usagers en mesure d'exprimer leurs réclamations ou observations sur le service rendu par tous les moyens de communication, adaptés aux technologies disponibles. La mise à disposition de ces moyens de communication est portée à la connaissance du public, par une information largement diffusée. La société adresse chaque année au service de l'Etat compétent un bilan des réclamations des usagers et des suites qu'elle y a données ou qu'elle entend y donner. La présentation de ce bilan est définie par le concédant en concertation avec la société concessionnaire.

Article 20 – Diffusion de l'information relative à l'exploitation de l'autoroute

La société concessionnaire fournit aux services de l'Etat compétents les documents, notamment statistiques, comptes rendus et informations relatifs à l'exploitation de l'autoroute fixés par une instruction du ministre chargé de la voirie nationale.

En particulier, la société concessionnaire fournit au concédant, gratuitement, sans condition et sans délai, les données de trafic mensuelles, trimestrielles ou annuelles qu'elle détient et tout autre donnée de trafic nécessaire à l'élaboration, à la mise en œuvre et au suivi de la politique routière.

TITRE IV - RÉGIME FINANCIER DE LA CONCESSION

Article 21 – Dispositions générales du financement

La société concessionnaire assure à ses risques et périls le financement de la construction, de l'exploitation, de la maintenance et de l'entretien des ouvrages de la concession, dans les conditions fixées par la convention de concession et le présent cahier des charges.

Article 23

L'article 23 est supprimé.

Article 24

L'article 24 est supprimé.

Article 24 bis

L'article 24 *bis* est supprimé.

Article 25 – Tarifs de péages

25.1. Les tarifs de péage sont fixés chaque année par la société concessionnaire, conformément à la législation et à la réglementation en vigueur, dans les conditions définies au présent article.

25.2.I. Pour l'application du présent article 25, les tarifs de péage doivent s'entendre hors taxe sur la valeur ajoutée (HT).

La hausse globale des tarifs de péage (HT) applicables aux véhicules ou ensembles de véhicules de hauteur totale inférieure ou égale à 2 mètres et de poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes (classe 1) est conforme à l'évolution du tarif kilométrique moyen théorique (HT) de la société.

Le tarif kilométrique moyen théorique (HT) de la société (dit TKMETS) est égal à la somme des tarifs théoriques (HT) applicables aux véhicules de classe 1 sur chacun des trajets possibles internes à l'autoroute A 40 tels que définis au 25.2 (II) ci-après, rapportée à la somme des longueurs de tous ces trajets.

Au 1er janvier 2010, le TKMETS applicable aux véhicules de classe 1 est de 8,582 centimes d'euros/km HT, soit 10,264 centimes d'euros/km TTC.

Ce TKMETS sera amené à évoluer en fonction des résultats de l'étude de remise à plat de la tarification pratiquée sur les sections de « péage ouvert ».

25.2.II. Les tarifs sont révisés une fois par an. La révision intervient, sauf exception, au 1er février de chaque année.

Pour l'application de la révision, on définit les 8 tarifs élémentaires (Ti) de référence suivants :

T ₁	Châtillon / Bellegarde
T ₂	Bellegarde / Eloise
T ₃	Eloise / Annemasse
T ₄	Barrière pleine voie de Nangy
T ₅	Bonneville-Ouest
T ₆	Bonneville-Est
T ₇	Cluses-Ouest
T ₈	Cluses-Est

Pour chacun de ces tarifs élémentaires, on distingue :

- le tarif théorique (T_{ti}) qui résulte de l'application de la loi tarifaire applicable : chaque année, ce tarif T_{ti} est défini en appliquant de façon automatique au tarif théorique de l'année précédente, l'évolution prévue par la loi tarifaire ;
- le tarif appliqué (T_{ai}), qui est le tarif dérivé du tarif théorique par arrondi à l'unité de compte élémentaire la plus proche permettant la facilité de paiement en espèces.

Au 1er janvier 2010, cette unité de compte élémentaire est la dizaine de centimes d'euros, et pour chaque tarif élémentaire, le tarif T_{ti} est égal au tarif en vigueur à cette date.

Pour les autres tarifs applicables sur le réseau, on distingue le tarif théorique pris en compte dans le calcul du TKMTS défini au 25.1 du tarif appliqué. Les tarifs théoriques et appliqués correspondants se calculent à partir respectivement des tarifs théoriques et des tarifs appliqués élémentaires, par application des formules d'additivité précisées dans l'annexe G au présent cahier des charges.

Pour le contrat d'entreprise 2010-2014, l'évolution annuelle des tarifs de péage (HT) applicable aux véhicules de la classe 1 sera égale à :

- pour l'année 2010 : 0,40 % ;
- pour les années 2011 à 2014 : 100 % du taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) In majorée d'une hausse spécifique de 0,40 %.

Pour la période 2015-2019, et sans investissement compensable autre que ceux qui sont prévus au contrat d'entreprise 2010-2014, l'évolution des tarifs de péage applicable aux véhicules de la classe 1 sera égale à 100 % du taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) In.

Pour la période 2020-2024, et dans les mêmes conditions, l'évolution sera de 75 % du taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) In.

$In = (in-1/in-2) - 1$, où in est l'indice des prix à la consommation, hors tabac, ensemble des ménages, constaté en octobre de l'année n .

En supplément de cette évolution, et pour les années 2010-2015 compris, les tarifs concernant les véhicules des classes 3 et 4 seront augmentés d'une valeur complémentaire de 1 % par an.

En l'absence de contrat d'entreprise entre l'Etat et la société concessionnaire, la majoration annuelle des tarifs de péage ne peut être inférieure à 70 % du taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) constatée depuis la fixation, l'année précédente, des tarifs applicables sur le réseau concédé à la société concessionnaire.

Un an au moins avant l'expiration du contrat d'entreprise en vigueur, l'Etat et la société concessionnaire se concertent dans l'objectif de conclure un nouveau contrat d'entreprise immédiatement après l'expiration du précédent.

Le TKMETS des autres classes de véhicules est déduit du TKMETS de la classe 1 selon les mêmes méthodes de calcul et par application de coefficients. Au 1er janvier 2010, ces coefficients sont les suivants :

- classe 2 : 1,759 ;
- classe 3 : 2,601 ;
- classe 4 : 3,386 ;
- classe 5 : 0,620.

Les coefficients des classes 2 et 5 sont au maximum égaux à 1,759 et 0,620 sur la période 2010-2014.

Au 1er février 2010, les coefficients des classes 3 et 4 sont au maximum égaux à respectivement 2,627 et 3,419.

Au 1er février 2011, les coefficients des classes 3 et 4 sont au maximum égaux à respectivement 2,654 et 3,454.

Au 1er février 2012, les coefficients des classes 3 et 4 sont au maximum égaux à respectivement 2,680 et 3,488.

Au 1er février 2013, les coefficients des classes 3 et 4 sont au maximum égaux à respectivement 2,707 et 3,523.

Au 1er février 2014, les coefficients des classes 3 et 4 sont au maximum égaux à respectivement 2,734 et 3,558.

Au 1er février 2015, les coefficients des classes 3 et 4 sont au maximum égaux à respectivement 2,761 et 3,594.

Pour l'application du présent article, les classes 2, 3, 4 et 5 sont respectivement définies comme suit :

- classe 2 : véhicules ou ensembles de véhicules de hauteur totale comprise strictement entre 2 mètres et 3 mètres et de poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égal à 3,5 tonnes ;

- classe 3 : véhicules à deux essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes ;
- classe 4 : véhicules ou ensembles de véhicules à plus de deux essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes ;
- classe 5 : motos.

25.3. La société s'engage à mettre en oeuvre les modulations spatiales et temporelles de ses tarifs de péage demandées par l'Etat dans le cadre de sa politique générale en matière de régulation des trafics.

En outre, la société concessionnaire peut appliquer des taux kilométriques différents selon les trajets et les périodes. Ces modulations doivent trouver leur justification à la fois dans certaines différences de situations appréciables faites aux usagers et dans des considérations d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service public autoroutier. Les objectifs de ces modulations sont précisés dans le contrat d'entreprise.

Sous réserve des dispositions du paragraphe 25.4 ci-après, les taux kilométriques appliqués aux véhicules d'une même catégorie ne peuvent, sur aucun parcours, s'écarter de plus de 50 % du taux kilométrique moyen de cette catégorie, sauf accord conjoint du ministre chargé de la consommation et du ministre chargé de la voirie nationale.

La mise en oeuvre de ces modulations tarifaires se fait dans le cadre de l'évolution moyenne globale des tarifs kilométriques de la société telle que fixée par le contrat d'entreprise. En particulier, elle ne doit pas avoir d'impact sur les recettes de la société.

25.4. Une majoration du tarif normalement applicable aux véhicules de la catégorie considérée d'un montant maximal de 70 % peut être appliquée par la société concessionnaire aux véhicules susceptibles d'entraîner une dégradation ou une usure anormales des ouvrages tels notamment que les véhicules munis de pneumatiques à crampons.

25.5. La tarification des sections nouvelles à leur mise en service est fixée par la société concessionnaire sur la base du taux kilométrique moyen de son réseau au moment de l'ouverture de ces sections, éventuellement corrigé en fonction des coûts de construction et d'exploitation si ceux-ci sont sensiblement différents de ceux constatés sur le reste du réseau.

La tarification des nouveaux échangeurs est fixée par la société concessionnaire en cohérence avec d'une part, le taux kilométrique moyen de l'autoroute concernée et, d'autre part, la tarification des échangeurs les plus proches corrigée en fonction des coûts de construction et d'exploitation.

Cependant, dans le cas où le tarif envisagé conduit à un taux kilométrique moyen de la section ou de l'échangeur considérés supérieur de plus de 20 % au taux kilométrique moyen des sections contiguës de son réseau, la société recueille l'accord du ministre

chargé de la consommation et du ministre chargé de la voirie nationale avant de fixer les tarifs applicables à la mise en service.

- 25.6. Les tarifs de péage fixés dans les conditions prévues au présent article et conformément aux dispositions du contrat d'entreprise sont applicables à l'expiration d'un délai d'un mois après leur dépôt auprès du ministre chargé de la consommation et auprès du ministre chargé de la voirie nationale.

La société concessionnaire est tenue de fournir à cet effet aux ministres intéressés tous les éléments d'information et de calcul nécessaires à la vérification de la bonne application des règles définies au présent paragraphe 25.6 et au contrat d'entreprise et de la réglementation en vigueur. Elle est également tenue de répondre, dans le délai prescrit, à toute demande d'information complémentaire qui pourrait lui être adressée par les services intéressés.

Si les tarifs fixés par la société concessionnaire ne sont pas considérés comme conformes aux règles définies par le présent article ou aux dispositions du contrat d'entreprise, la société est mise en demeure, par lettre motivée d'un (ou des) ministre(s) intéressé(s), de modifier ses tarifs dans un délai qui ne peut excéder dix jours, ou d'apporter, dans ce délai, la preuve de leur régularité.

Le délai d'un mois prévu au premier alinéa du présent paragraphe 25.6, suspendu à partir de la date d'envoi de la lettre motivée, reprend à compter de la réception des tarifs modifiés ou des éléments démontrant la régularité des tarifs fixés par le concessionnaire. Cette procédure ne peut être mise en oeuvre qu'une fois à l'occasion de chaque fixation de tarifs. A défaut d'accord, les tarifs sont fixés dans les conditions prévues à l'article 39 du présent cahier des charges.

Le concessionnaire est tenu de rendre publics les niveaux de hausse tarifaire au moins dix jours francs avant leur date d'entrée en vigueur.

- 25.7. L'ensemble des tarifs en vigueur peuvent être consultés par toute personne intéressée soit sur le site internet de la société, soit auprès de la société concessionnaire, 100, avenue de Suffren, 75015 Paris, soit auprès de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, 59, boulevard Vincent-Auriol, 75013 Paris, ou auprès de la direction des infrastructures de transport, Arche de La Défense, paroi Sud, 92055 Paris-La Défense.
- 25.8. La route nationale RN 205, située entre l'échangeur A 40/RN 205, au droit de Le Fayet, et la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc, est libre de péage pour le trafic interne.
- 25.9. Les transports exceptionnels admis à circuler sur les ouvrages de la concession seront soumis à des tarifs spéciaux qui pourront déroger aux dispositions des paragraphes précédents, sous réserve de leur approbation par le ministre chargé de la voirie nationale.
- 25.10. Sans préjudice des procédures applicables en vertu de la réglementation en vigueur, la société concessionnaire est autorisée, pour toute personne n'ayant pas acquitté son passage, à recouvrer la somme due augmentée des frais nécessaires au recouvrement. Ces frais de recouvrement sont forfaitairement fixés à 60 euros hors

taxes valeur juin 2007, et ce montant suit l'évolution de l'indice des prix à la consommation hors tabac constatée.

Article 26 – Publicité des tarifs

Les tarifs toutes taxes comprises (TTC) sont portés à la connaissance du public dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur et selon les modalités prévues au contrat d'entreprise.

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

Article 27 – Application des péages

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

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

Article 28 – Perception des péages

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

Le présent article ne fait pas obstacle à la vente d'abonnements par la société concessionnaire dès lors qu'ils sont consentis à des conditions égales pour tous.

La société bénéficiaire de la présente concession mettra au point les modalités de perception du péage sur l'autoroute A 40, d'un commun accord avec la société concessionnaire, à l'ouest de Châtillon-de-Michaille, de manière que la pluralité des concessionnaires ne soit pas cause de gêne pour l'usager.

Article 29 – Franchises de péage

Les fonctionnaires tenus d'emprunter l'autoroute pour l'exercice de leurs fonctions, les agents et préposés de la société concessionnaire, ceux des sociétés exploitant des installations annexes sont exonérés du péage dans les conditions et limites fixées par une instruction du ministre chargé de la voirie nationale.

Article 30 – Installations annexes

30.1. La société concessionnaire passe librement des contrats pour l'exploitation des installations annexes, par voie d'appel à la concurrence sauf exception dûment justifiée par le caractère principalement non lucratif de l'activité projetée, moyennant redevances entrant dans les produits de la concession.

L'exploitant est préalablement agréé par le ministre chargé de la voirie nationale, au vu d'un dossier établissant la réalité de l'appel à la concurrence justifiant les raisons du choix du candidat proposé et comprenant le dossier de la consultation ainsi que les clauses substantielles du projet de contrat.

Le projet de contrat est ensuite communiqué au ministre chargé de la voirie nationale qui dispose d'un délai d'un mois pour faire part de ses observations éventuelles.

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

- 30.2. La société concessionnaire réalise et exploite des installations de télécommunications dans l'emprise de la concession afin d'assurer l'exercice de ses missions de service public.

Sans préjudice des droits de passage des opérateurs de télécommunication, la société concessionnaire est autorisée à consentir à des tiers, dans des conditions compatibles avec les règles de gestion du domaine public autoroutier et celles concernant l'exploitation de l'autoroute et conformément aux lois et règlements en vigueur, pour une période n'excédant pas la durée de la présente concession, des droits relatifs à l'implantation et l'exploitation de telles installations.

Article 31 – Modification de la réglementation technique

En cas de modification substantielle ou de création, après l'entrée en vigueur du présent contrat de concession, d'une réglementation technique, ayant notamment pour objet l'environnement ou la sécurité routière, présentant un lien direct avec l'objet de la présente concession et susceptible de compromettre gravement son équilibre, que cette réglementation soit le fait d'une loi, d'un règlement ou de tout autre acte ayant force obligatoire, l'Etat et la société concessionnaire arrêteront d'un commun accord, dans l'intérêt de la continuité du service public, les compensations qui devront être envisagées.

Article 32 – Fiscalité

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

Article 33 – Garanties

- 33.1. A titre de garantie de la remise en bon état des ouvrages en fin de concession, la société concessionnaire devra déposer au cours du sixième mois de chacune des cinq années précédant l'expiration de la concession, un cautionnement égal par kilomètre à 1.500 euros x K , K étant le coefficient défini à l'article 34 ci-après.

En cas de rachat de la concession, un cautionnement de 7.500 euros x K par kilomètre sera constitué dans les deux mois de la notification du préavis visé à l'article 38.1 ci-après.

- 33.2. Les cautionnements visés ci-dessus seront constitués dans les conditions réglementaires en vigueur pour les marchés de l'État. En particulier, la société concessionnaire sera dispensée de verser ces cautionnements si elle fournit dans les délais impartis une caution personnelle et solidaire, choisie parmi les établissements agréés à cet effet.
- 33.3. La mainlevée de ces cautions ou cautionnements sera acquise de plein droit à l'expiration de la concession ou à l'issue de l'exercice au cours duquel l'État aurait procédé au rachat de celle-ci, sous réserve des dispositions prévues aux articles 37.3 et 38.3 ci-après.

Article 34 – Indexation

Le coefficient K mentionné aux articles 12.4 et 33.1 du présent cahier des charges est calculé au millième le plus voisin du rapport :

$$0,2 + 0,8 \text{ TP 01 (n) / TP 01 (août 1975)}$$

Le coefficient K' mentionné à l'article 6 du présent cahier des charges est calculé chaque début d'année civile au millième le plus voisin du rapport :

$$\text{TP 01 (n) / TP 01 (juillet 2009)}$$

Le paramètre TP 01 représente l'index national des travaux publics publié mensuellement au Bulletin officiel de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes.

La valeur du paramètre d'indice (n) est pour l'application des articles 12.4 et 33.1, celle définie à cet article. Pour l'application de l'article 6, il correspond au mois de juillet précédant l'année d'évaluation de l'indice K'.

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

Article 35 – Bilans et comptes annuels

35.1. Les bilans et comptes annuels de la société concessionnaire sont établis selon la réglementation comptable en vigueur pour les sociétés anonymes.

35.2. La société concessionnaire communique chaque année au ministre chargé de la voirie nationale, au ministre chargé de l'économie et au ministre chargé du budget, avant le 1er juillet, une étude financière prévisionnelle portant sur l'équilibre comptable et financier de la concession et comprenant, pour la durée restant à courir de la concession :

- un plan de financement ;
- un compte de résultat ;
- un plan de trésorerie ;
- l'évolution des fonds propres et de la dette ;

– les soldes intermédiaires de gestion et ratios financiers suivants :

- excédent brut d'exploitation ;
- capacité d'auto financement/ investissement hors taxes ;
- dettes financières/fonds propres ;
- dettes financières/capacité d'autofinancement ;
- ratio de couverture de la dette glissant sur 15 ans ;
- fonds propres/investissements hors taxes ;
- résultat net/chiffres d'affaires ;
- la décomposition des recettes de péages par catégories de véhicules (PL, VL et autres).

Chacun de ces états est détaillé année après année. L'étude comprendra l'ensemble des hypothèses retenues.

Le concédant pourra demander à la société concessionnaire toute information complémentaire.

Dans les mêmes conditions, la société concessionnaire communique une étude financière prévisionnelle portant sur le seul périmètre des activités de la concession autoroutière.

35.3. La société concessionnaire communique chaque année au plus tard le 1er juillet, au ministre chargé de la voirie nationale, au ministre chargé de l'économie et au ministre chargé du budget les documents suivants :

- les comptes sociaux et leurs annexes approuvés de la société concessionnaire ;
- le rapport d'activité du concessionnaire et les rapports des commissaires aux comptes pour l'année échue ;
- les comptes propres de la concession, dans les conditions de la directive 80/723/CEE du 25 juin 1980 ;
- le compte rendu d'exécution de la concession pour l'année échue qui comporte notamment le bilan des investissements réalisés, les données d'exploitation, y compris sur la qualité du service, et les opérations de maintenance et d'entretien par opération, le bilan social concernant les agents mis à disposition ou détachés en provenance de l'Etat ;
- le programme des investissements à réaliser sur les cinq années ultérieures détaillé par opération.

- 35.4. Le concédant peut demander à la société concessionnaire toute information complémentaire sur le compte rendu de l'exécution de la concession.
- 35.5. La société concessionnaire communique deux fois par an, avant le 1er janvier et avant le 1er juillet, au ministre chargé de l'économie, au ministre chargé du budget et au ministre chargé de la voirie nationale, un rapport, réalisé à la date la plus proche possible de sa communication, comprenant l'état d'avancement des liaisons nouvelles, des opérations de remise à niveau et des opérations d'élargissement, et indiquant le calendrier d'exécution et l'échéancier financier de chaque opération en projet et en construction.

Article 36 – Durée de la concession

La concession prendra fin à la date fixée par les dispositions du II de l'article 32 de la loi no 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports.

Article 37 – Reprise des installations en fin de concession

37.1. Les biens de retour

A l'expiration du délai résultant de l'article 36 ci-dessus et par le seul fait de cette expiration, l'Etat se trouvera subrogé dans tous les droits du concessionnaire afférents à la concession. Il entrera immédiatement et sous réserve des dispositions de l'article 37.3, gratuitement en possession des biens de retour. A dater du même jour, tous les produits de la concession lui reviendront.

37.2. Les biens de reprise.

Le cas échéant, les biens de reprise y compris les stocks et approvisionnements, pourront être repris par l'Etat sur la base de leur valeur nette comptable augmentée éventuellement d'une survaleur estimée à dire d'expert.

37.3. La société concessionnaire sera tenue de remettre au concédant les biens de retour en bon état d'entretien.

Sept ans avant l'expiration de la concession, le concédant établira, après concertation avec la société concessionnaire et, le cas échéant, avec l'aide d'experts :

- le programme d'entretien et de renouvellement pour les cinq dernières années de la concession qui s'avérera nécessaire pour assurer la remise des ouvrages de la concession en bon état d'entretien comportant un chiffrage détaillé du coût des travaux correspondants ;
- le programme des opérations préalables à la remise des ouvrages de la concession au concédant.

Les programmes mentionnés ci-dessus seront exécutés par la société concessionnaire et à ses frais dans un délai permettant de s'assurer du bon état d'entretien des ouvrages de la concession à la date d'expiration de celle-ci.

En cas d'inexécution totale ou partielle dudit programme, l'Etat mettra en demeure la société concessionnaire de réaliser les travaux nécessaires dans un délai de deux mois. L'inexécution totale ou partielle des travaux dans le délai suivant la mise en demeure entraînera la mise en jeu des garanties prévues à l'article 33.

Les opérations préalables nécessaires à la remise des ouvrages de la concession donneront lieu à l'établissement de procès-verbaux qui pourront être assortis de réserves. Ces réserves devront pouvoir être levées à la date de l'expiration de la concession. Il sera alors procédé à l'établissement contradictoire du procès-verbal de remise des ouvrages de la concession.

Article 38 – Rachat de la concession

38.1. A compter du 1er janvier 2015, l'Etat peut, si l'intérêt général le justifie, racheter la concession par arrêté conjoint des ministres chargés de la voirie nationale, de l'économie et du budget. Ce rachat ne peut s'exécuter qu'au 1er janvier de chaque année, moyennant un préavis d'un an dûment notifié au concessionnaire.

En cas de rachat, la société concessionnaire a droit à une indemnité correspondant au préjudice subi par elle du fait de la résiliation et dont le montant, net d'impôt dû au titre de sa perception et après prise en compte de toutes charges déductibles, est égal à la juste valeur de la concession reprise, estimée selon la méthode d'actualisation des flux de trésorerie disponibles, ces derniers étant pris après impôts. Cette indemnité est versée au plus tard le 30 juin de l'année du rachat.

38.2. La société concessionnaire sera tenue de remettre au concédant les ouvrages, installations, appareils et accessoires rachetés en bon état d'entretien. Dans les 3 (trois) mois suivant la notification du préavis de 12 (douze) mois prévu au premier alinéa du présent article, le concédant établira, après concertation avec la société concessionnaire, et le cas échéant avec l'aide d'experts :

- le programme d'entretien et de renouvellement nécessaire pour assurer la remise des ouvrages de la concession en bon état d'entretien, comportant un chiffrage détaillé du coût des travaux correspondants ;
- le programme des opérations préalables à la remise des ouvrages de la concession au concédant.

Les programmes mentionnés ci-dessus seront exécutés par la société concessionnaire et à ses frais, dans un délai permettant de s'assurer du bon état d'entretien des ouvrages de la concession à la date de prononcé du rachat.

En cas d'inexécution totale ou partielle du programme d'entretien et de renouvellement nécessaire pour assurer la remise des ouvrages de la concession en bon état d'entretien avant la date prévue pour le rachat, l'Etat pourra retenir, sur la garantie visée à l'article

33.2 et, s'il y a lieu, sur l'indemnité de rachat, les sommes nécessaires à l'exécution dudit programme.

Les opérations préalables nécessaires à la remise des ouvrages de la concession donneront lieu à l'établissement de procès-verbaux qui pourront être assortis de réserves. Ces réserves devront pouvoir être levées à la date de rachat. A la date de rachat de la concession, des procès-verbaux de remise des ouvrages de la concession seront établis contradictoirement.

38.3. A compter de la date de rachat, l'Etat sera tenu, sauf en ce qui concerne les contrats de crédits, de se substituer à la société concessionnaire pour l'exécution des engagements pris par elle dans les conditions normales en vue de l'exécution des travaux et de l'exploitation des ouvrages de la concession.

Article 39 – Mesures coercitives

39.1. Le concédant peut exiger de la société concessionnaire, après mise en demeure restée infructueuse dans le délai fixé par ladite mise en demeure et après l'avoir mise en mesure de présenter ses observations, le versement d'une pénalité pour tout manquement à l'une quelconque de ses obligations au titre du présent cahier des charges à l'exception de ceux régis par l'article 39.2 ci-dessous.

Cette mise en demeure est adressée par lettre recommandée avec accusé de réception. En cas d'urgence, elle peut prendre la forme d'une lettre remise à la société concessionnaire contre récépissé doublée d'une télécopie.

Le délai fixé par la mise en demeure pour permettre à la société concessionnaire de remédier au manquement, ne peut, sauf cas d'urgence dûment motivé, être inférieur à trente jours, et tient compte, notamment, de la nature du manquement invoqué et des mesures à prendre pour y remédier.

Le montant de la pénalité est établi par calcul du retard entre la date d'échéance fixée par la mise en demeure et la réalisation satisfaisante par la société concessionnaire de l'obligation considérée.

Le montant de la pénalité, par jour de retard, est, pour chaque manquement considéré, fixé par la mise en demeure en fonction de la gravité du manquement et des circonstances.

Le montant de la pénalité par jour de retard ne peut être supérieur, sauf dispositions particulières prévues ci-après aux articles 39.2 et 39.3 à cinq mille (5 000) euros. Il est appliqué à ce dernier montant un coefficient d'actualisation $K1$, où $K1 = TPn/TPo$, TPo étant la valeur pour le mois de juin 2009 de l'index $TP01$ et TPn la valeur de ce même index au quatrième mois précédant la date d'échéance de la mise en demeure considérée.

Le montant cumulé, exprimé en valeur juin 2009 versé au titre du présent article 39.1, ne pourra excéder un million (1 000 000) d'euros par an, actualisé au coefficient $K1$.

Le montant dû par la société concessionnaire au concédant à titre de pénalité est versé dans un délai d'un mois à compter de la notification de la pénalité et porte, au-delà et de plein droit, intérêts au taux légal. Les intérêts sont calculés sur une base journalière et sur la base d'une année de 365 jours à compter du premier jour de retard de paiement jusqu'à la date de paiement effectif du montant dû.

Aucune mise en demeure n'est requise avant l'application de plein droit des pénalités dans les cas visés aux articles 39.2 et 39.3 et, sous réserves des dispositions de l'article 25, à l'article 39.5.

- 39.2. En cas de non-respect de l'une quelconque des dates de mise en service résultant de l'application des articles 7.2 et 9.3 du présent cahier des charges, le concédant peut exiger de la société concessionnaire, après l'avoir mis en mesure de présenter ses observations, le versement, par jour de retard au-delà de 30 (trente) jours à compter de la date de mise en service telle que prévue à l'article 7.2 ou à l'article 9.3, d'une pénalité journalière d'un montant de vingt-cinq mille (25 000) euros.

Ce montant est affecté du coefficient K2, où $K2 = TPn/TPo$, TPo étant la valeur pour le mois de juin 2009 de l'index TP01, et TPn la valeur de ce même index au quatrième mois précédant la date de mise en service telle que prévue à l'article 7.2 ou à l'article 9.3.

Pour chacune des autoroutes ou sections d'autoroutes concernées ou de route express, le montant cumulé exprimé en valeur juin 2009 versé au titre du présent article 39.2 ne pourra excéder dix millions (10 000 000) euros, actualisé au coefficient K2.

- 39.3. Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 39.2, si le retard constaté sur la date de mise en service prévue à l'article 7.2 ou à l'article 9.3 dépasse deux cent soixante-dix (270) jours, ou s'il apparaît que la société concessionnaire n'est pas, en tout état de cause, en mesure de respecter la date prévue à l'article 7.2, ou à l'article 9.3, augmentée de deux cent soixante-dix (270) jours, le concédant peut, après mise en demeure et passé un préavis de 15 (quinze) jours, se substituer à la société concessionnaire défaillante pour assurer ou faire assurer l'avancement des études, procédures ou travaux aux frais, risques et périls de la société concessionnaire. Celle-ci met à cet effet tous les moyens en sa possession à la disposition du concédant afin de permettre et de faciliter cette substitution. Le concédant met fin à cette substitution dans les meilleurs délais dès lors que la société concessionnaire justifie des garanties nécessaires et de sa capacité à assurer pleinement la poursuite des missions qui lui sont déléguées et que l'ensemble des conséquences de la substitution, notamment vis-à-vis des tiers, aura été réglé.
- 39.4. En cas d'interruption totale ou partielle de la circulation en méconnaissance des dispositions des articles 13 à 15 du présent cahier des charges, le concédant peut exiger de la société concessionnaire le versement d'une pénalité d'un montant au plus égal à vingt mille (20 000) euros, valeur juin 2009, actualisé sur l'index TP01 par jour d'interruption (divisible par heures) calculée à compter de la première heure d'interruption de la circulation après le moment où la société concessionnaire aurait dû avoir rétabli la continuité de la circulation jusqu'à l'heure de son rétablissement.

Pour chacune des autoroutes ou sections d'autoroutes concernées, le montant cumulé sur une année, exprimé en valeur juin 2009, versé au titre du présent article 39.4, ne pourra pas excéder un million cinq cent mille (1 500 000) euros actualisé sur l'index TP01.

- 39.5. En cas de non-respect par la société concessionnaire des obligations résultant des dispositions de l'article 25 du présent cahier des charges et après information de la société concessionnaire par lettre motivée du ministre chargé de la voirie nationale et du ministre chargé de la consommation, les tarifs applicables jusqu'à la prochaine échéance d'augmentation, sont fixés par arrêté conjoint du ministre chargé de la voirie nationale et du ministre chargé de la consommation.

Ces dispositions s'appliquent notamment aux tarifs suivants :

- tarifs ayant été mis en application par la société concessionnaire sans dépôt préalable aux ministres intéressés ;
- tarifs ayant été appliqués par la société concessionnaire en méconnaissance de la procédure de dépôt prévue à l'article 25.6 du présent cahier des charges ;
- tarifs appliqués par la société concessionnaire différents de ceux qui ont été déposés auprès des ministres intéressés ;
- non-respect par la société concessionnaire des règles de fixation des tarifs prévues à l'article 25.

- 39.6. Pour l'application des dispositions de l'article 39.3, la société concessionnaire sera tenue de constituer dans les cinq jours ouvrés suivant la réception du préavis adressé par le concédant par lettre recommandée avec accusé de réception, une garantie d'un montant égal à 30 % du montant des études, procédures et investissements restant à réaliser à cette date jusqu'à la mise en service de la section considérée, ce montant étant apprécié par le concédant au vu des éléments en sa possession, notamment en application de l'article 35 du présent cahier des charges. La garantie est produite au bénéfice du concédant, soit sous la forme d'une garantie à première demande émise par un établissement de crédit de premier rang agréé dans les conditions du 3e alinéa de l'article 102 du code des marchés publics en vigueur à la date de signature du 6e avenant au cahier des charges, soit sous forme de tout autre mécanisme de garantie offrant des protections équivalentes pour l'Etat.

A défaut de la production de ladite garantie dans le délai précité, le concédant pourra appliquer de plein droit une pénalité supplémentaire de quinze mille (15 000) euros, valeur juin 2009, par jour de retard. Ce montant est actualisé sur l'index TP01.

Article 40 – Déchéance

- 40.1. Le concédant pourra prononcer la déchéance du concessionnaire par décret en Conseil d'Etat, si la société concessionnaire :

1. sauf cas de force majeure :

- interrompt durablement ou de manière répétée l'exploitation d'une autoroute ou d'une route express, sans autorisation ou en violation des articles 14 et 15 ;
- manque de manière grave ou répétée à ses autres obligations contractuelles.

2. sans le consentement écrit préalable du concédant, procède à une cession de la concession en méconnaissance des dispositions de l'article 42 du présent cahier des charges ;

3. n'a pas à sa disposition, ou n'aura pas à sa disposition en temps utile, les fonds ou les garanties nécessaires pour faire face aux coûts de financement, de conception, de construction, d'exploitation, d'entretien et de renouvellement d'une autoroute.

40.2. Lorsque le concédant considère que les motifs de la déchéance sont réunis, après avoir éventuellement mis en oeuvre les dispositions de l'article 39, il adresse une mise en demeure à la société concessionnaire de se conformer aux obligations de la convention de concession et du cahier des charges et de mettre immédiatement fin à la situation de manquement visée ci-dessus, dans un délai de trente jours. Si, à l'expiration de ce délai, le concessionnaire ne s'est pas conformé à ses obligations, le concédant peut prononcer la déchéance. Au cas où il décide de prononcer la déchéance, le concédant en informe les établissements financiers créanciers du concessionnaire par tous moyens.

Le concédant sursoit à la prise d'effet de la déchéance prononcée pour permettre aux établissements financiers créanciers du concessionnaire, par l'intermédiaire d'un représentant unique mandaté à cet effet et dans le respect de la législation et de la réglementation applicables, de proposer, dans un délai de trente jours mois à compter de la notification du prononcé de la déchéance, une entité substituée pour poursuivre l'exécution du contrat de concession.

Si, à l'expiration de ce délai, le représentant des créanciers financiers n'a pas proposé une telle entité substituée, ou si le concédant a refusé de donner son accord à la substitution en raison de garanties techniques et financières insuffisantes, la mesure de déchéance entre immédiatement en vigueur. Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 39 du présent cahier des charges, le concédant prend toutes mesures qu'il estime utiles pour assurer la continuité de l'exploitation aux frais et risques du concessionnaire.

40.3. Dans le cas de déchéance, il est procédé, dans le respect de la législation et de la réglementation applicables, à la réattribution du contrat de concession avec mise à prix.

Le montant de la mise à prix est fixé par le ministre chargé de la voirie nationale, la société concessionnaire entendue. Ce montant est déterminé sur la base d'une estimation, à la date de la déchéance, de la somme des excédents bruts d'exploitation diminués des impôts dus par la société concessionnaire et calculés sur la base du résultat d'exploitation ainsi que des investissements de renouvellement prévus jusqu'à la fin de la concession actualisés pour la durée restant à courir du contrat de concession. Le taux d'actualisation sera celui du marché pour des investissements de même nature le moment venu, éventuellement fixé après expertise diligentée par le concédant.

Les excédents bruts d'exploitation tels que définis ci-dessus seront déterminés par le concédant, à partir d'un modèle d'évolution du trafic et des recettes unitaires, prenant en compte les données historiques de la concession jusqu'au prononcé de la déchéance. Cette évaluation sera effectuée au vu de la proposition de la société concessionnaire et, le cas échéant, après expertise diligentée par le concédant. Le montant de la mise à prix est majoré, le cas échéant, de la TVA à reverser au Trésor public par la société concessionnaire déchue.

Le concédant s'assure du libre jeu de la concurrence entre les candidats de manière à permettre le déroulement de la procédure de réattribution dans les meilleures conditions. A cette fin, si le déroulement de la procédure ou son environnement concurrentiel paraît insuffisant, le concédant peut saisir pour avis l'Autorité de la concurrence dans le cadre des dispositions de l'article L. 462-1 du code de commerce.

Le nouveau concessionnaire est celui des candidats admis à présenter une offre qui a présenté l'offre financière la plus haute, toutes choses équivalentes par ailleurs.

Si la procédure de réattribution du contrat est déclarée infructueuse, aucune offre n'ayant été proposée ou acceptée par le concédant, une seconde procédure de réattribution du contrat sans mise à prix est engagée. Le nouveau concessionnaire est celui des candidats admis à présenter une offre qui a présenté l'offre financière la plus haute, toutes choses équivalentes par ailleurs.

Si cette seconde procédure de réattribution est également déclarée infructueuse, la société concessionnaire sera définitivement déchue de tous droits, les ouvrages, installations, appareils et leurs accessoires dépendant de la concession deviendront sans indemnité la propriété de l'Etat.

- 40.4. Le produit de la réattribution du contrat est versé par le nouveau concessionnaire à la société concessionnaire déchue, sans délai à compter de la parution du décret en Conseil d'Etat approuvant la convention et le cahier des charges, déduction faite des frais supportés par le concédant, afférents notamment à l'attribution de la nouvelle concession, et qui lui sont remboursés par le nouveau concessionnaire, sur justifications fournies par le concédant à la société concessionnaire déchue et au nouveau concessionnaire. En l'absence de tout versement par un nouveau concessionnaire, la société concessionnaire est déchue de ses droits sans aucune indemnité.

Article 41 – Contrôle

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

Article 42 – Cession de la concession

Toute cession partielle ou totale de la concession de construction, d'exploitation et l'entretien de l'autoroute proprement dite, ou tout changement de concessionnaire ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du concédant.

La société concessionnaire ne pourra, sans l'accord préalable du concédant, participer, à quelque titre que ce soit, à une opération de fusion, absorption, apport, scission, dissolution

sans liquidation ou toute autre opération de restructuration similaire susceptible de porter atteinte à sa capacité, notamment technique ou financière, de remplir les obligations mises à sa charge par le présent contrat de concession.

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

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

Article 43 – Emplois réservés

La société concessionnaire réserve aux travailleurs handicapés et assimilés un quota d'emplois conforme aux dispositions prévues par les lois et règlements en vigueur.

Article 44 – Election de domicile

La société concessionnaire fait élection de domicile dans un département de la région parisienne ou dans un département dont le territoire est emprunté par l'autoroute. Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification relative à la concession sera valablement faite à la Préfecture de Paris.

Article 45 – Jugement des contraventions

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

Article 46 – Frais de publication au Journal officiel et d'impression

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

Article 47 – Annexes

Annexes A - A40 et A411 (ex B41) Gaillard – Le Fayet :

- A1 : Profils en travers
- A2 : Tracés – Échangeurs – Raccordements
- A3 : Rétablissements de communications
- A4 : Instructions applicables au projet – Dérogations
- A5 : Documents indicatifs
- A6 : Prévisions de trafic
- A7 : Plan de financement

Annexes B - A40 (ex A41) Châtillon de Michaille – Annemasse :

- B1 : Plan de situation
- B2 : Tracés de l'Autoroute
- B3 : Profils en long de l'Autoroute

- B4 : Profils en travers type des diverses sections de l'autoroute, des bretelles d'échangeurs et de raccordement au réseau routier
- B5 : Schéma de principe des échangeurs et du mode de perception des péages
- B6 : Nombre minimum, pour l'ensemble de l'autoroute, des aires annexes et des centres d'entretien et d'exploitation
- B7 : Rétablissement de communication pour les routes nationales
- B8 : Instructions applicables aux projets et à leur réalisation
- B9 : Prévisions de trafic
- B10 : Plan de financement

Annexes C - A40 (ex A401) Annecy-Genève / Section A40 (Frontière Franco-suisse) :

- C1 : Plan de situation
- C2 : Tracé de l'Autoroute
- C3 : Profil en long
- C4 : Profils en travers
- C5 : Schéma de principe du raccordement avec A40
- C6 : Plan de la plateforme douanière
- C7 : Rétablissement de communication pour route nationale
- C8 : Instructions applicables aux projets et à leur réalisation
- C9 : Plan de financement

Annexes D : RN 205 Le Fayet-La Vigie

- D1 : Plan de situation ;
- D2 : Tracé ;
- D3 : Profil en long ;
- D4 : Profil en travers ;
- D5 : Echangeurs ;
- D6 : Exploitation, aires et centres d'entretien ;
- D7 : Rétablissement et convois exceptionnels ;
- D8 : Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
- D9 : Plan de financement ;
- D10 : Liste des travaux :
 - 10.1 A réaliser par l'Etat ;
 - 10.2 A réaliser par ATMB sur cinq ans ;
 - 10.3 Travaux à réaliser par ATMB sur la durée de la concession.
- D11 Servitudes d'accès

Annexe E : Données événementielles liées à la sécurité routière

Annexe F : Réalisation des investissements

Annexe G : Structure de la grille tarifaire de la concession autoroutière

Annexe H : Conditions d'intégration des agents de l'Etat affectés à l'exploitation de la route nationale 205 au sein de la société ATMB.

Les nouvelles annexes au cahier des charges pourront être consultées au ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, Arche de La Défense, paroi Sud, Paris-La Défense.