

n° 2003-0033-01

mars 2005

Mission d'expertise sur l'évaluation des dépenses exposées par la Société des autoroutes et du tunnel du Mont Blanc (ATMB) pour l'autoroute A 41



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



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

CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES

Affaire CGPC n° 2003-0033-01

Paris la Défense, le

22 MARS 2005

**Mission d'expertise
sur l'évaluation des dépenses exposées
par la Société des autoroutes et du tunnel du Mont Blanc (ATMB)
pour l'autoroute A 41**

Rapport établi par

**Paul MADIER,
Michel BEAUBAT,**
Ingénieurs généraux des ponts et chaussées

Destinataire

M. le Directeur des routes



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ministère
de l'Équipement,
des Transports,
de l'Aménagement
du Territoire,
du Tourisme
et de la Mer



conseil général
des Ponts
et Chaussées
Le Vice-Président

note à l'attention de

Monsieur le Ministre de l'équipement,
des transports, de l'aménagement du territoire,
du tourisme et de la mer

A l'attention de
Monsieur le Directeur des routes

La Défense, le 22 MARS 2005

Rapport n° 2003-0033-01

Par note du 3 février 2003, vous avez demandé au conseil général des ponts et chaussées de diligenter une mission d'expertise des études et travaux réalisés par la Société des autoroutes et du tunnel du Mont Blanc (ATMB) pour la mise en concession de l'autoroute A 41.

Je vous prie de trouver ci-joint le rapport établi par M. Paul MADIER DE CHAMPVERMEIL et M. Michel BEAUBAT, ingénieurs généraux des ponts et chaussées.

Ce rapport envisage la pertinence et la conformité des études, acquisitions foncières et travaux réalisés par ATMB au regard des demandes exprimées par le Ministre. Il distingue, parmi eux, ceux qui peuvent être réutilisés et mis à la charge du futur concessionnaire de ce tronçon d'autoroute de ceux qui, pour des raisons diverses, ont perdu leur utilité.

Il recommande en outre les modalités pratiques, telles que prorogation de DUP, permettant la maîtrise foncière, définitive ou temporaire, indispensable à l'optimisation du projet par le concessionnaire qui sera désigné à l'issue de la mise en compétition exigée désormais par les directives européennes.

Ce rapport me paraît communicable aux termes de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 modifiée, sauf objection de votre part. Il va être publié sur le site internet du ministère dans un délai de deux mois.

Claude MARTINAND

Diffusion du rapport n° 2003-0033-01

- le directeur des routes	4 ex
- le directeur de la sécurité et de la circulation routières	1 ex
- le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer	2 ex
- le président de 1ère section du CGPC	1 ex
- la présidente de la 2ème section du CGPC	1 ex
- le président et le secrétaire de la 3ème section du CGPC	2 ex
- le président et le secrétaire de la 4ème section du CGPC	2 ex
- le président de la 5ème section du CGPC	1 ex
- le coordonnateur du collège « Routes »	1 ex
- le coordonnateur du collège « Ingénierie publique »	1 ex
- le coordonnateur de la MIGT n° 10	2 ex
- M. Paul MADIER DE CHAMPVERMEIL	1 ex
- M. Michel BEAUBAT	1 ex
- archives	1 ex

I) OBJET DE LA MISSION	5
II) HISTORIQUE DE L'OPERATION	5
A) PRESENTATION DE L'OPERATION	5
B) DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE	5
C) DISPOSITIONS PARTICULIERES RETENUES A L'ISSUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE ET DE L'INSTRUCTION MIXTE.....	7
D) ATTRIBUTION DE LA CONCESSION A LA SOCIETE ATMB	7
E) MODIFICATIONS DU PROGRAMME DES TRAVAUX.....	7
F) AUTORISATION DE LANCEMENT DES TRAVAUX	8
G) DISPOSITIONS CONCERNANT LE RACCORDEMENT AU RESEAU AREA A VILLY LE PELLOUX	8
H) FIXATION DU NOUVEAU COUT D'OBJECTIF	9
I) INTERRUPTION DU PROCESSUS	9
J) LANCEMENT D'UNE NOUVELLE PROCEDURE DE CONCESSION.....	9
K) PROROGATION DE LA DUP.....	9
III) DEROULEMENT DE LA MISSION.....	10
A) VISITES ET CONTROLES EFFECTUES	10
B) LE SYSTEME DE PEAGE	10
IV) RAPPEL DE LA CONSISTANCE DE LA COMMANDE FAITE PAR L'ÉTAT A ATMB	11
A) LETTRE DU MINISTRE DE L'ÉQUIPEMENT AU PRESIDENT DE L'ATMB DU 4 MAI 1995.	11
B) DOSSIER DES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT (AOÛT 1995).....	11
C) LETTRE DU DIRECTEUR DES ROUTES AU PRESIDENT DE L'ATMB DU 6 FEVRIER 1996.....	11
D) LETTRE DU DIRECTEUR DES ROUTES AU PRESIDENT DE L'ATMB DU 11 MARS 1996.	11
E) RELEVÉ DE DECISIONS DE LA REUNION DU 17 AVRIL 1996 TENUE SOUS LA PRESIDENCE DU DIRECTEUR DES ROUTES.	12
F) LETTRE DU MINISTRE DE L'EQUIPEMENT AU PRESIDENT DE L'ATMB DU 7 AOÛT 1996..	12
G) LETTRE DU MINISTRE DE L'EQUIPEMENT AU PRESIDENT DE L'ATMB DU 29 AVRIL 1997 12	
H) LETTRE DU DIRECTEUR DES ROUTES AU PRESIDENT DE L'ATMB DU 11 FEVRIER 1998..	12
I) LETTRE DU DIRECTEUR DES ROUTES AU PRESIDENT DE L'ATMB DU 28 MAI 1998.	12
J) COMMUNIQUE DE PRESSE DU 22 FEVRIER 2000.....	12
K) LETTRE DU MINISTRE DE L'EQUIPEMENT AU PRESIDENT DE LA SOCIETE ATMB DU 9 MAI 2000.	12
V) LES ETUDES	12
A) L'AVANT-PROJET SOMMAIRE	12
B) LE MARCHE DE MAITRISE D'ŒUVRE GENERALE	13
1) <i>L'appel à concurrence</i>	13
2) <i>Le marché SCETAUROUTE</i>	13
C) PRESTATIONS COMPLEMENTAIRES SUR MARCHES OU SUR FACTURES	15
D) REUTILISATION DE CES ETUDES PAR LE FUTUR CONCESSIONNAIRE :	15
VI) ACQUISITIONS FONCIERES	16
A) PROCEDURES UTILISEES POUR LES ACQUISITIONS FONCIERES	16
1) <i>Acquisitions dans le cadre de la DUP générale</i>	16
2) <i>Acquisitions dans le cadre de DUP locales</i>	16

B) ETAT D'AVANCEMENT DES ACQUISITIONS	17
C) MESURES PRISES POUR L'ACHEVEMENT DES ACQUISITIONS	17
1) <i>Prorogation du décret de déclaration d'utilité publique</i>	18
2) <i>Intervention directe de l'État</i>	18
D) COUT DES ACQUISITIONS	18
1) <i>Acquisitions réalisées par l'Etat</i>	18
2) <i>Acquisitions réalisées par la société ATMB</i>	19
E) OCCUPATIONS TEMPORAIRES	19
F) CONCLUSION.....	20
VII) TRAVAUX REALISES	20
A) TRAVAUX DE RECONNAISSANCE ET TRAVAUX PREPARATOIRES	20
B) AMENAGEMENT DES PISTES D'ACCES	21
1) <i>Piste d'accès au viaduc de Saint-Martin et au dépôt des Combes</i>	22
2) <i>Piste d'accès au viaduc de Peisse-Vieille</i>	22
3) <i>Piste d'accès à la tête Sud du tunnel</i>	22
4) <i>Piste d'accès à la tête Nord du tunnel</i>	22
5) <i>Piste d'accès au viaduc du Nant de la Folle</i>	23
C) TRAVAUX DEFINITIFS	23
1) <i>Têtes de tunnel</i>	23
2) <i>Protection de la source de la Douai</i>	24
3) <i>Aménagement d'un carrefour sur la commune de Présilly</i>	24
4) <i>Ouvrage hydraulique de la Férande</i>	24
D) TRAVAUX DE MISE EN SECURITE	24
E) TRAVAUX DIVERS REGLES SUR FACTURES	24
F) RECAPITULATION DU COUT DES TRAVAUX REALISES	25
VIII) DEPENSES DE FONCTIONNEMENT DE LA SOCIETE.....	25
IX) DEPENSES CONTINUANT A COURIR.....	26
A) COUTS D'ENTRETIEN, DE FONCTIONNEMENT ET DE SURVEILLANCE DES OUVRAGES REALISES	26
B) INDEMNITES POUR OCCUPATIONS TEMPORAIRES	26
C) FRAIS FINANCIERS	26
X) RECAPITULATION DES DEPENSES.....	27
A) ETUDES	27
B) ACQUISITIONS FONCIERES	27
C) TRAVAUX	27
XI) CONCLUSION.....	28
XII) ANNEXES.....	29
LETTRE DE MISSION	31
LISTE DES ETUDES	35
LISTE DES CONVENTIONS	51

I) Objet de la mission

Par note du 3 février 2003 (voir en annexe 1) à l'attention du Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées le Directeur des Routes confie à celui-ci le soin de mandater une mission d'expertise qui aura pour but :

- de déterminer précisément les études qui seront mises à disposition des candidats admis à présenter une offre,
- de déterminer la nature des travaux réutilisables par le futur concessionnaire et dont les candidats admis à présenter une offre seront informés.

Il est demandé également à la mission d'expertiser les dépenses exposées par la société ATMB¹ et en particulier d'apprécier, tant leur bien fondé, au regard des demandes que l'Etat avait faites à cette société dans le cadre de la première procédure de mise en concession, que leur montant.

Enfin, cette expertise devra déterminer le montant précis correspondant aux études, acquisitions foncières et travaux préparatoires qui seront réutilisables par le futur concessionnaire.

II) Historique de l'opération

A) Présentation de l'opération

L'autoroute A 41 relie Grenoble à Genève. Au Nord d'Annecy il reste à réaliser un tronçon d'environ 19 kilomètres entre Villy le Pelloux et Saint Julien en Genevois (voir plan de situation).

L'opération a été inscrite au Schéma Directeur Routier National du 18 mars 1988 et a été confirmée dans celui du 1er avril 1992. Elle figure en outre dans le projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord.

L'origine du projet se situe, côté Genève, sur l'actuel nœud autoroutier entre l'autoroute A 40 (Mâcon-tunnel du Mont-Blanc) et l'autoroute A 401 qui assure la liaison avec l'autoroute suisse N 1 (contournement autoroutier de Genève). Son extrémité, côté Annecy, se trouve au niveau de la barrière de péage de Villy le Pelloux sur A 41.

B) Déclaration d'utilité publique

Les études d'avant projet sommaire ont été confiées au CETE de Lyon. Elles ont été financées par la société AREA pressentie, alors, pour être le futur concessionnaire.

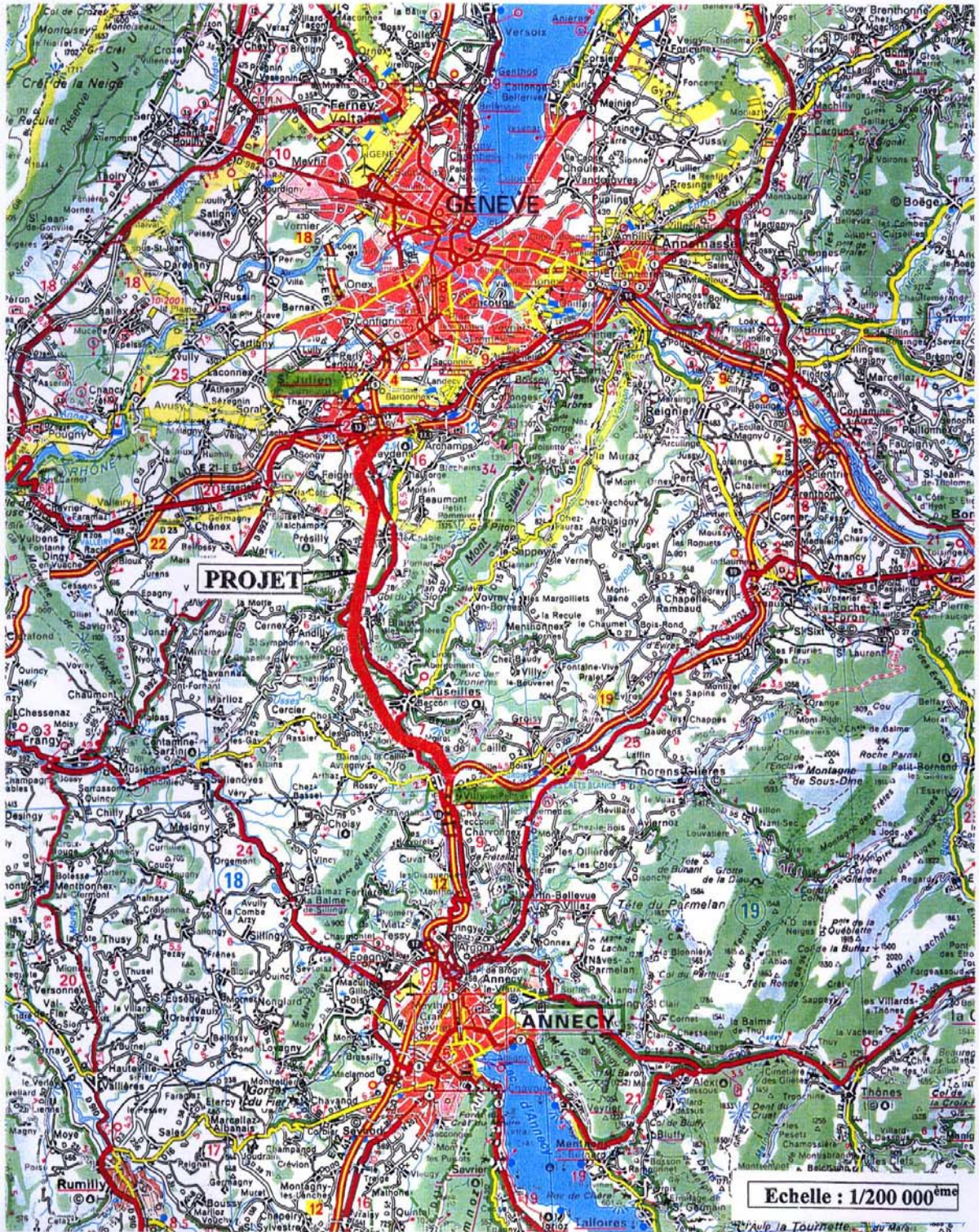
Une première décision ministérielle du 9 octobre 1992 a retenu le principe du passage en tunnel au droit du Mont-Sion et a fixé le fuseau du kilomètre. Une deuxième DM du 23 décembre 1993 a fixé la bande des 300 mètres.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique s'est déroulée du 19 mai au 29 juin 1994. L'instruction mixte à l'échelon central a été ouverte par le Directeur des Routes le 2 juin 1994 et le procès-verbal de clôture a été établi le 29 décembre 1994.

¹ Le nom de la Société du tunnel du Mont-Blanc (STMB) est devenu en 1997 Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB). C'est ce nom qui sera utilisé dans le rapport.

Autoroute A 41

Saint-Julien-en-Genevois - Villy-le-Pelloux



A la suite de cette procédure, un décret en date du 3 mai 1995 a déclaré l'opération d'utilité publique et urgents les travaux de la section considérée pour un coût de 3,51 milliards de francs (535 M €) aux conditions économiques de mars 1994. Ce décret a été publié au Journal Officiel du 6 mai 1995.

Les principaux ouvrages non courants prévus étaient alors:

- le tunnel du Mont Sion d'une longueur de 3100 mètres environ avec un phasage transversal possible au moment de la construction,
- quatre viaducs de longueurs comprises entre 230 et 400 mètres environ,
- des ouvrages de soutènement.

C) Dispositions particulières retenues à l'issue de l'enquête publique et de l'instruction mixte

A la suite de ces procédures, certaines précisions ou modifications ont été apportées au projet avant sa présentation au Conseil d'Etat. Elles sont précisées dans le dossier des engagements de l'Etat et sont détaillées dans le chapitre 3 concernant la commande de l'Etat.

D) Attribution de la concession à la société ATMB

A la suite de consultations aux niveaux national et européen lancées en octobre 1994 et après examen, le 13 avril 1995, par la commission spéciale chargée d'examiner les offres, le Ministre de l'Equipement, des Transports et du Tourisme a déclaré son intention de confier la concession de cette autoroute à la société concessionnaire française pour la construction et l'exploitation du tunnel routier sous le Mont-Blanc (ATMB).

Par courrier du 4 mai 1995 le Ministre informe le Président de la société de cette décision et lui demande de se rapprocher de ses services pour mettre au point les dispositions détaillées de l'acte de concession sous forme d'un avenant à intervenir.

A noter que cette intention concernait également la section Annemasse – Thonon les Bains de l'autoroute A 400 dont la concession devait aussi être attribuée à l'ATMB.

Par courrier du 4 janvier 1996, le Directeur Général de la société demande au Directeur des Routes, pour le cas où la mise au point de l'avenant à la convention de concession prendrait du retard, d'habiliter la Société ATMB à intervenir directement avec son opérateur foncier dans la passation des actes d'acquisition.

Par courrier du 11 mars 1996 le Directeur des Routes :

- **habilite l'ATMB à procéder directement aux acquisitions amiables,**
- précise que les acquisitions par voie d'expropriation seront réalisées par la Direction Départementale de l'Equipement de la Haute-Savoie jusqu'à la parution du décret de concession.

E) Modifications du programme des travaux

Par courrier du 6 février 1996, le Directeur des Routes précise que, les perspectives financières des sociétés concessionnaires et particulièrement celles de l'ATMB, doivent conduire à **une grande rigueur dans l'utilisation des ressources et donc dans la conception des projets.**

Il demande donc à la STMB, conformément aux souhaits du Ministre de l'Équipement, de rechercher les possibilités d'économies envisageables. Il demande notamment d'étudier le phasage du tunnel du Mont - Sion en ne réalisant qu'un seul tube en première étape.

Lors de la réunion du 17 avril 1996, tenue sous la présidence du Directeur des Routes, le principe du phasage transversal du tunnel a été retenu avec la réalisation d'un tube bidirectionnel à 2x1 voies. De plus pour éviter de créer deux rabattements successifs très rapprochés, dans le sens Nord-Sud, il est décidé de différer la voie supplémentaire pour véhicules lents en rampe. L'économie totale attendue est de l'ordre de 90 M€

En conclusion, il est demandé à la Société ATMB de produire une étude préliminaire modificative d'ouvrage d'art et de proposer un nouveau coût d'objectif tenant compte des modifications susmentionnées.

A noter que depuis la circulaire interministérielle N°2000-63 du 25 août 2000 relative à la sécurité routière dans les tunnels du réseau routier national, intervenue à la suite de l'accident du tunnel du Mont-Blanc, un tel phasage transversal n'est plus envisageable et que le nouveau projet devra être réalisé directement à 2 tubes.

F) Autorisation de lancement des travaux

Pendant la réalisation des études complémentaires demandées ci-dessus à la Société ATMB et sans attendre la signature de l'avenant au contrat de concession, par courrier du 7 août 1996, le Ministre de l'Équipement **autorise la société à prendre les dispositions nécessaires pour le lancement des travaux.**

De plus, après l'annulation du décret déclarant d'utilité publique l'autoroute A 400 rendant caduque la concession de cette autoroute à la société ATMB, le Ministre, par courrier du 29 avril 1997, confirme à cette société **l'autorisation de conduire les travaux de l'autoroute A 41 en attendant la signature et la parution du cinquième avenant à la concession autoroutière.**

A la suite de cette autorisation, la société ATMB a commencé les travaux préparatoires.

Ultérieurement, s'inquiétant des retards constatés pour la signature de l'avenant à la convention de concession, le Président de cette société, par courrier du 11 mai 1998 adressé au ministre de l'Équipement, signale qu'il ne saurait s'engager au delà de l'enveloppe financière de 135 M€ inscrite au CIES et notifiée par le Directeur du Trésor le 19 février 1998. Il sollicite donc des instructions sur la suite à donner aux marchés de travaux en préparation.

G) Dispositions concernant le raccordement au réseau AREA à Villy le Pelloux

Le raccordement au réseau AREA à Villy le Pelloux soulève deux problèmes:

- la répartition du financement des travaux,
- le mode de perception et de répartition du péage entre les deux sociétés.

Après négociation entre ces deux sociétés le Directeur des Routes, par courrier du 24 septembre 1996, décide de :

- demander à l'AREA de contribuer au financement du futur complexe d'échanges de Villy le Pelloux, à hauteur de 7,6 M€
- retenir le principe, admis habituellement, de répartition des recettes au prorata des trafics et des parcours sur les réseaux respectifs des deux sociétés.

H) Fixation du nouveau coût d'objectif

Par courrier du 11 février 1998 adressé à l'ATMB, le Directeur des Routes, compte tenu des économies obtenues (tunnel bidirectionnel, participation financière d'AREA, modification du complexe d'échanges de Villy le Pelloux) fixe le nouveau coût d'objectif à 482 M€(valeur mars 1994 et TVA à 20,6 %).

Il demande en outre à l'ATMB de présenter un avant-projet sommaire modificatif prenant en compte ces nouvelles dispositions.

I) Interruption du processus

Le 28 mai 1998, en réponse au courrier du président de l'ATMB du 11 mai 1998 évoqué ci-dessus, le Ministre de l'Equipement précise **qu'il est nécessaire d'attendre que les conditions de la concession à la société ATMB soient formellement définies et approuvées pour poursuivre l'opération, sous réserve des travaux éventuels de sécurisation du chantier.**

Par ailleurs, par courrier du 7 août 1998, le Ministre confirme au Préfet de la Haute-Savoie les termes de cette lettre et lui demande de recenser les procédures relatives au chantier qui seraient suffisamment urgentes pour que l'Etat procède directement à leur réalisation. Ces procédures concernent les acquisitions foncières, les remembrements et les fouilles archéologiques.

Le 30 octobre 1998, le Ministre de l'Equipement, dans le cadre des nouvelles règles communautaires, demande l'avis du Conseil d'Etat. Il souhaite notamment connaître les règles à appliquer pour remplacer la politique de " l'adossement " en vigueur jusque là.

Cet avis a fait l'objet d'une délibération du Conseil d'Etat du 16 septembre 1999. Celle-ci stipule qu'il n'est pas possible, dans un souci d'égalité des concurrents, de prolonger la durée d'une concession dont les installations seraient amorties à la seule fin de financer la construction et l'exploitation d'un tronçon autoroutier distinct. Cette délibération met ainsi fin à la pratique de " l'adossement ".

A la suite de cet avis, le Ministre de l'Equipement publie un communiqué de presse le 22 février 2000, annonçant qu'il n'est pas possible juridiquement de confier la concession de l'A 41 à l'ATMB, car cette concession serait fortement déficitaire et qu'**une nouvelle procédure d'attribution de la concession sera nécessaire.**

Cette décision est confirmée par lettre du Ministre de l'Equipement au Président de la Société ATMB le 9 mai 2000

J) Lancement d'une nouvelle procédure de concession

Après cette décision d'annulation, une nouvelle procédure d'attribution de la concession est lancée.

K) Prorogation de la DUP

Après une première prorogation de la déclaration d'utilité publique jusqu'au 5 mai 2005, un nouveau décret, du 5 mai 2004, proroge cette DUP jusqu'au 6 mai 2012.

III) Déroulement de la mission

A) Visites et contrôles effectués

Plusieurs entretiens, visites et contrôles effectués sur le terrain ainsi que sur le site de Archamps, où ATMB conserve une implantation, ont permis d'appréhender les points suivants :

- le coût des différentes études en différenciant celles qui étaient soldées et celles qui ne l'étaient pas,
- le coût des acquisitions foncières en distinguant celles comprises dans les emprises de l'autoroute et celles utiles pour la mise en dépôt des déblais,
- le coût des travaux en détaillant chacun des aménagements réalisés,
- le montant des dépenses qui continueront à courir jusqu'à désignation du futur concessionnaire.

En outre, nous avons bénéficié de l'appui technique du CETE DE LYON, en particulier en la personne du chef de projet qui a conservé en mémoire les principaux éléments techniques et procéduraux de l'opération. Le CETU nous a également fait part de son expertise du projet.

B) Le système de péage

A l'occasion de notre mission, il est apparu que le système de péage futur était un élément clé de la nouvelle concession. En effet, la possibilité pour le futur concessionnaire d'instaurer sur A 41 un péage différent de celui existant sur l'autoroute A 410 est de nature à lui permettre de maximiser ses recettes et donc, de diminuer le montant des subventions publiques, ce dont nous avons fait part à la DIRECTION DES ROUTES.

La possibilité de différencier les péages impose, soit de revoir la géométrie du complexe d'échange de Villy le Pelloux afin de séparer les deux courants de trafic, soit de faire acquitter par l'utilisateur un péage supplémentaire à une barrière en pleine voie avant d'arriver sur l'autoroute A 40.

La Direction des Routes a donc demandé au CETE DE LYON et au SETRA d'étudier la faisabilité, compte tenu des nombreuses contraintes existantes, de la séparation des courants de trafic au droit de la barrière en pleine voie de Villy le Pelloux.

Les premiers résultats de cette étude ont été examinés lors d'une réunion tenue à Annecy, avec visite sur le terrain, le 13 juin 2003. A cette réunion participaient la Direction des Routes, la Mission de Contrôle des Autoroutes, le CETE DE LYON et la DDE de la Haute-Savoie.

Depuis cette réunion le CETE DE LYON a terminé l'étude qui nous a été transmise par courrier du 10 juillet 2003. Cette étude conclut à la faisabilité technique de séparer les courants de trafic à la barrière de péage de Villy le Pelloux. Le système proposé est "géographique" c'est à dire que les courants les plus importants, en direction de l'A 41, resteront au centre alors que ceux qui iront en direction de l'A 410 se positionneront à droite.

Les candidats à la concession devront se prononcer sur une telle éventualité, qui peut entrer dans les critères de jugement des offres.

IV) Rappel de la consistance de la commande faite par l'État à ATMB

Avant d'examiner dans quelle mesure la société ATMB a respecté la commande de l'Etat, il est souhaitable de rappeler ce qui a été dit dans la première partie du rapport. En effet les propositions d'indemnisation ne seront faites qu'en fonction du respect de cette commande.

Elle apparaît dans différents courriers ainsi que dans le dossier des engagements de l'Etat consécutif à la déclaration d'utilité publique.

Rappelons les éléments.

A) Lettre du Ministre de l'Équipement au Président de l'ATMB du 4 mai 1995.

Par ce courrier le Ministre informe le Président que la concession de l'autoroute A 41 ainsi que celle de l'autoroute A 400 sont confiées à l'ATMB. Il lui demande, en outre, de se rapprocher de ses services pour mettre au point les dispositions détaillées des actes de concession.

B) Dossier des engagements de l'État (août 1995).

A l'issue de l'enquête publique et de l'instruction mixte certaines dispositions ou modifications ont été apportées au projet avant la présentation au Conseil d'État. Elles sont précisées dans le dossier des engagements de l'État (qui a été élaboré par le CETE DE LYON). Elles portent en particulier sur les points suivants :

- la couverture de l'autoroute au droit du hameau du Noiret, sur une longueur d'environ 300 mètres,
- la réduction de l'emprise du demi-diffuseur de Copponex,
- le passage de l'autoroute dans le périmètre de protection des captages de la Douai; ce passage doit se faire sans déplacement des captages, ce qui nécessitera des travaux de sécurisation afin de fiabiliser le système d'adduction.
- l'obligation de demander l'avis de la commission départementale des sites pour le passage de l'autoroute dans le site protégé dit " les abords du Pont de la Caille "
- la réalisation d'une étude globale spécifique pour les emprunts et dépôts de matériaux.

Les autres dispositions retenues dans le dossier des engagements de l'État n'ont pas eu d'influence immédiate sur la réalisation des travaux.

C) Lettre du Directeur des Routes au Président de l'ATMB du 6 février 1996.

Compte tenu du contexte général du secteur autoroutier et des perspectives financières des sociétés concessionnaires, le Directeur des Routes demande à l'ATMB de rechercher des possibilités d'économie. Il demande notamment à la société d'étudier, en liaison avec le CETU, le CETE DE LYON et l'IGR un phasage transversal du tunnel du Mont-Sion.

D) Lettre du Directeur des Routes au Président de l'ATMB du 11 mars 1996.

Par ce courrier le Directeur des Routes précise les conditions dans lesquelles seront réalisées les acquisitions foncières. Il habilite l'ATMB à réaliser, jusqu'à la publication du décret de concession, les acquisitions amiables au nom et pour le compte de l'État. Pour les acquisitions par voie d'expropriation la procédure sera prise en charge par le Directeur Départemental de l'Équipement jusqu'à la parution du décret de concession.

E) Relevé de décisions de la réunion du 17 avril 1996 tenue sous la présidence du Directeur des Routes.

Le principe d'un phasage bidirectionnel à 2x1 voie est retenu pour le tunnel avec les caractéristiques géométriques telles que la "largeur roulable" est de 9,80 m (au lieu de 8,5 m pour un tube à sens unique).

Il est par ailleurs demandé à l'ATMB de produire une étude préliminaire modificative d'ouvrage d'art et de présenter une proposition de nouveau coût d'objectif tenant compte des décisions ci dessus.

F) Lettre du Ministre de l'Equipement au Président de l'ATMB du 7 août 1996.

Par ce courrier le Ministre autorise la société à prendre les dispositions nécessaires pour le lancement des travaux sans attendre la signature de l'avenant au contrat de concession.

G) Lettre du Ministre de l'Equipement au Président de l'ATMB du 29 avril 1997

Le Ministre autorise l'ATMB à conduire, pour le compte de l'Etat, les travaux de réalisation de l'autoroute A 41 (mais informe par ailleurs de la caducité de la concession de l'autoroute A 400)

H) Lettre du Directeur des Routes au Président de l'ATMB du 11 février 1998.

Le Directeur des Routes fixe le nouveau coût d'objectif à 482 M€ (valeur mars 1994 avec TVA à 20,6%) et demande à la société ATMB d'établir un avant-projet sommaire modificatif.

I) Lettre du Directeur des Routes au Président de l'ATMB du 28 mai 1998.

Les procédures de négociation et d'approbation à l'avenant au contrat de concession n'étant toujours pas achevées, il apparaît nécessaire d'attendre que les conditions de la concession à la société ATMB de l'autoroute A 41 soient formellement définies et approuvées, avant de poursuivre cette opération, sous réserve de la sécurisation éventuelle du chantier.

J) Communiqué de presse du 22 février 2000

Dans ce communiqué, le Ministre de l'Equipement annonce qu'il n'est pas possible juridiquement de confier la concession de l'A 41 à l'ATMB.

K) Lettre du Ministre de l'Equipement au Président de la société ATMB du 9 mai 2000.

Ce courrier confirme le communiqué de presse du 22 février 2000 (rendant caduque la désignation d'ATMB en qualité de concessionnaire de cette autoroute).

V) Les études

A) L'avant-projet sommaire

Les études d'avant-projet sommaire ont été réalisées par le CETE de Lyon, sur financement de la société AREA, alors pressentie pour être concessionnaire.

Lorsqu'il advint que la société ATMB fût à son tour pressentie pour être concessionnaire, celle-ci remboursa à AREA le coût de ces études pour un montant de 541 326,43 €TTC, lequel est à mettre à la charge du futur concessionnaire.

B) Le marché de maîtrise d'œuvre générale

Pour bien comprendre le mode de dévolution adopté par ATMB pour ce marché, il convient en préalable de se souvenir du contexte dans lequel les SCA (sociétés concessionnaires d'autoroutes) établissaient leur stratégie de maître d'ouvrage et s'adjoignaient les services de leur maître d'œuvre, au début des années 1990. Les SCA étaient alors pressenties sur une base de répartition géographique dans le régime d'alors dit "de l'adossement". En conséquence, les SCA sollicitaient fréquemment la société SCETAUROUTE qui avait alors, de fait, un quasi monopole national des maîtrises d'œuvre des grands chantiers autoroutiers.

C'est dans ce contexte que SCETAUROUTE intervint dans l'affaire en objet, ce qui lui procura une excellente connaissance des dossiers et du territoire où son implantation locale était forte, tant sur le plan des relations techniques que socio-économiques et politiques.

1) L'appel à concurrence

Pour répondre aux exigences de mise en concurrence exprimées par les directives européennes, ATMB procéda, en décembre 1994 et après sélection de 3 candidats parmi 5, à une consultation des sociétés SCETAUROUTE, SETEC et SEEE - INFRA dans l'esprit du décret n°92.584 du 26 mars 1993 relatif aux marchés dits « de définition » afin d'explorer les possibilités et les conditions d'établissement d'un marché ultérieur. (Définition du programme sur la base d'une analyse critique de l'APS, coût d'objectif et planning prévisionnels).

Après ouverture des plis en février 1995, l'analyse des offres présentée à la commission des marchés, en séance du 6 avril 1995, mit en évidence la compétitivité de SCETAUROUTE, l'argumentaire se référant essentiellement à la notoriété de ses références, à son caractère local et à la stabilité du personnel ayant eu à connaître des études préliminaires ainsi que rappelé *supra*.

2) Le marché SCETAUROUTE

a - Description sommaire du contrat

C'est un marché de maîtrise d'œuvre générale qui comprend, en outre, des missions complémentaires d'assistance à maîtrise d'ouvrage. Celles-ci portent :

- Soit, sur des travaux ou expertises à confier à des intervenants extérieurs (topographie, environnement, foncier, géotechnique, tunnel, fouilles, divers...) afin de fournir au maître d'œuvre les éléments et données nécessaires à la conception puis à la réalisation du projet,
- Soit, sur des missions complémentaires d'accompagnement de nature plus administrative (concertation, parcellaire, définition des emprises, loi sur l'eau, emprunts et dépôts, exploitation routière et rétablissement des voies, déplacements de réseaux, assainissement, ordonnancement des tâches...).

b - Procédure de dévolution du marché

Le marché de maîtrise d'œuvre a été attribué à la suite d'une consultation restreinte lancée le 19 décembre 1994.

Sur cinq candidats admis à présenter une offre, trois bureaux d'études ont été retenus pour concourir en fonction de leurs compétences:

- SCETAUROUTE
- SETEC ORGANISATION

- SEEE – INFRA.

Les bureaux d'études ont ensuite été invités à participer à la définition du programme, des méthodes et des moyens nécessaires pour assurer la maîtrise d'œuvre.

La date de remise des propositions a été fixée au 17 février 1995 et l'ouverture des plis a eu lieu le 20 février 1995.

L'analyse du rapport de jugement des offres présentée le 6 avril 1995 à la commission des marchés de l'ATMB et du rapport d'attribution du marché présenté à la même commission le 22 août 1995 montre que :

- la procédure a été conduite selon les règles définies par le Conseil d'Administration de l'ATMB,
- l'analyse des offres a été faite de manière précise tant sur le plan technique que sur le plan financier. L'offre de SEEE - INFRA a été éliminée car elle ne répondait pas à toutes les exigences du programme de maîtrise d'œuvre établi lors du lancement du marché de définition
- enfin, l'offre de SCETAUROUTE présentait les meilleures garanties et de plus, elle correspondait au moins-disant avec 29 117 762,29 M€HT contre 31 404 497,55 M€HT pour l'offre de SETEC ORGANISATION

On peut donc considérer que les conditions du choix de SCETAUROUTE sont satisfaisantes.

Le marché a ensuite été signé le 20 décembre 1995.

c - Évolution du marché

Après la signature du marché un certain nombre d'évolutions sont apparues:

- le programme de l'opération a été adapté en raison de la décision de l'État de ne réaliser qu'un seul tube au tunnel du Mont-Sion,
- l'inclusion dans le contrat des études géotechniques précises qui n'avaient pas été incluses dans le contrat initial dans l'attente de leur définition.

Mais aussi :

- la mise au point du projet a mis en évidence l'importance de l'excès des matériaux de déblai à mettre en dépôt et de la difficulté à trouver les emplacements nécessaires,
- la nécessité de réaliser des études complémentaires (tracé au Nord du tunnel, demi-diffuseur de Copponex, raccordement des pistes de chantier à la voirie nationale),
- la modification de l'allotissement des travaux pour les mettre à la portée des entreprises locales,

d - Ajournement et résiliation du contrat

A la suite de la décision de l'État d'arrêter l'opération du 28 mai 1998, le Président de l'ATMB décida d'ajourner, puis de résilier le contrat du maître d'œuvre ce qui conduisit, après négociation, à l'attribution d'une indemnité d'ajournement et d'une indemnité de résiliation.

e - Avenant au marché de maîtrise d'œuvre

La mise au point de l'avenant a fait l'objet de longues négociations. L'avenant a été soumis à la commission des marchés. Il comporte des prix supplémentaires tenant compte de l'évolution de la commande pour les montants suivants :

- 2 933 716 €TTC pour des prestations de maîtrise d'œuvre,
- 786 266 €TTC pour des prestations géologiques,
- d'une indemnité d'ajournement de 959 050 €TTC,
- et d'une indemnité de résiliation 894 145 €TTC.

Nous faisons observer que les 3 dernières évolutions auraient raisonnablement pu être intégrées dans le marché de maître d'œuvre.

f - Le décompte final s'établit à hauteur de 18 795 005,16 €TTC.

C) Prestations complémentaires sur marchés ou sur factures

Une liste détaillée des études réalisées nous a été communiquée et est jointe en annexe 2.

La nature de ces prestations s'analyse selon les différentes catégories suivantes (en €TTC) :

Assistance à Maîtrise d'Ouvrage	5 092 346,42
Assistance ordonnancement	785 858,67
Assistance MO E architecte (études)	447 362,27
Géotechnique tunnel du Mont-Sion	1 184 286,40
Géotechnique section courante	1 778 523,36
Géotechnique « Troinex »	201 753,64
Remboursement APS	541 326,43
Reconnaitances géotechniques par sondages à la pelle	101 413,59
Essais géotechniques en laboratoire	146 992,72
Sondages à la VPRH	38 779,86
Sondages à la benne preneuse	100 494,34
Assurance responsabilité civile	482 606,38
Assistance communication	201 901,67
Suivi géologique de la galerie de reconnaissance	24 454,02
Canevas polygonal de précision	45 770,97
Études diverses sur factures	6 978 065,31

Leur montant total s'élève à **18 351 256 €TTC**. Compte tenu de la technicité de l'opération et de son envergure, nous estimons que ATMB a opéré en professionnel de l'aménagement routier et s'est entouré des meilleures garanties de succès.

D) Réutilisation de ces études par le futur concessionnaire :

Notre analyse menée en concertation avec les services de ATMB nous a conduits à estimer à quel degré ces études sont réutilisables.

Par exemple, les études et les DCE du tunnel à un tube ont été considérées réutilisables en ce qui concerne les investigations géologiques contrairement aux études géométriques ou

de structure, dès lors que les travaux à réaliser ne comporteront plus ce genre de réalisation par phase.

De même, les indemnités d'ajournement et de résiliation ne nous paraissent pas pouvoir être imputées au futur concessionnaire, alors qu'il semble convenable qu'elles donnent lieu à indemnisation de ATMB, puisque le fait générateur est manifestement attaché à la décision de l'État de suspendre ce projet.

On trouvera en tableau récapitulatif situé en fin de rapport, les conclusions de nos investigations menées conjointement avec ATMB, en ce qui concerne les parties d'études réutilisables ou non. En résumé, elles ont été évaluées essentiellement sur le contrat SCETAUROUTE, les autres dépenses ayant été considérées comme étroitement associées à la conduite à bonne fin du projet, sans qu'il y ait véritablement lieu d'opérer un fractionnement quant à leur utilité pour le futur concessionnaire.

VI) Acquisitions foncières

A) Procédures utilisées pour les acquisitions foncières

Par courrier du 11 mars 1996, le Directeur des Routes a précisé les conditions dans lesquelles devaient être réalisées les acquisitions foncières.

1) Acquisitions dans le cadre de la DUP générale

Pour les acquisitions à l'amiable, afin de permettre un règlement plus rapide des propriétaires, le Directeur des Routes "habilite la société ATMB, jusqu'à la publication du décret de concession, à intervenir aux actes d'acquisition pour prendre en charge le paiement du prix et l'effectuer de ses deniers au nom et pour le compte de l'Etat".

Pour les expropriations, en attendant la publication du décret de concession, la procédure sera prise en charge par le Directeur Départemental de l'Equipement. Des autorisations de programme prévisionnelles seront mises en place à cet effet, selon le montant estimé par l' ATMB, après négociation avec les propriétaires.

Le Directeur des Routes demande, enfin, à la société de "s'engager à rembourser à l'Etat les sommes qu'elle aura, le cas échéant, engagées en vue de ces acquisitions, si elles devaient intervenir avant la parution des textes de concession".

Ces instructions ont été suivies d'effet et la société ATMB a passé un marché avec un groupement constitué par la SED 74 (société d'équipement du département de la Haute-Savoie) et par la SCET. Sa mission consistait à acquérir à la demande de l'ATMB, pour le compte de l'Etat, tous les terrains et immeubles nécessaires à l'exécution des travaux de construction de l'autoroute, de ses ouvrages de rétablissement des communications et des réseaux. Pour ce faire, l'ATMB a donné de larges délégations de signature aux opérateurs.

Les procédures d'acquisition ont bien sûr été interrompues à la suite du courrier du Ministre en date du 7 août 1998. Dans ce courrier adressé au Préfet de la Haute-Savoie, le Ministre indique "qu'il ne semble pas opportun, dans l'état actuel du projet, d'autoriser la société ATMB à poursuivre les procédures concernant les acquisitions foncières, les remembrements et les fouilles archéologiques".

2) Acquisitions dans le cadre de DUP locales

La réalisation du projet initial avec un phasage transversal du tunnel conduisait à un excédent de déblais d'environ 2 500 000 m³. Comme l'ATMB n'a pas réussi à trouver des

surfaces suffisantes dans la bande ayant fait l'objet de la DUP générale et que celles-ci n'étaient pas explicitement prévues dans cette procédure, elle a été conduite à lancer des DUP locales pour procéder à ces acquisitions. Cinq DUP, sur les communes de Présilly, d'Andilly, de Cruseilles et de Feigères, ont ainsi été obtenues par la société.

Ces DUP locales ont été autorisées par courrier du 5 juillet 1998 du Directeur des Routes au Directeur de l'ATMB. Elles devaient bien sûr s'appuyer sur la DUP autoroutière.

Par ailleurs, la suppression du phasage transversal, consécutive à la circulaire interministérielle du 25 août 2000, va conduire à un excédent de déblais supplémentaires d'environ 800 000 m³. La recherche de nouveaux sites de dépôt est donc nécessaire ce qui pourrait exiger de nouvelles DUP locales ce qui sera permis grâce à la prorogation de la DUP générale.

B) Etat d'avancement des acquisitions

L'état d'avancement des acquisitions foncières réalisées par la société ATMB, au 30 septembre 1999, figure dans un document établi par la SED et la SCET.

Les acquisitions réalisées dans ce cadre peuvent être classées en cinq catégories:

- les immeubles, au nombre de 9, ont été acquis à l'amiable,
- les terrains d'emprise de la section courante,
- les terrains complémentaires de la section courante dont la nécessité est apparue en cours d'études pour les accès de service, les bassins, les dépôts complémentaires de faible importance dans la bande déclarée d'utilité publique,
- les terrains négociés avec les propriétaires en même temps que ceux situés dans les emprises. Ces terrains, inutiles lorsque l'ouvrage sera terminé, seront utilisés pendant les travaux puis revendus à la fin du chantier. Cette méthode, appliquée au coup par coup, en fonction des opportunités, a le mérite de limiter les frais de remise en état et d'éviter les dépenses relatives aux occupations temporaires,
- les terrains prévus uniquement en occupation temporaire.

Comme prévu, l'Etat a procédé aux acquisitions nécessitant une expropriation.

Sur la base du projet approuvé, la surface totale à acquérir (section courante et surfaces complémentaires) était de 3 067 157 m² dont 103 653 m² faisaient déjà partie d'un domaine public (départemental ou communal) qu'il suffisait de transférer. La superficie réelle à acquérir était donc de 2 963 504 m².

A l'heure actuelle 2 720 731 m² soit 91,8 % ont été acquis. Il reste donc encore 242 773 m² à maîtriser soit environ 24 hectares. Sur ces 24 hectares, 5 appartiennent à des collectivités et pourront certainement être acquis à l'amiable. Pour le reste, le doute demeure et il est important de pouvoir s'en assurer la maîtrise dans le cadre de la DUP actuelle.

C) Mesures prises pour l'achèvement des acquisitions

Au cours de la mission, il a paru indispensable de prendre d'urgence des mesures afin de pouvoir d'une part mener à leur terme les acquisitions foncières et d'autre part, de permettre au futur concessionnaire de procéder à de nouvelles acquisitions ou occupations temporaires nécessaires à une optimisation du projet.

La prorogation de la DUP, évoquée ci dessus, répond à cette nécessité.

1) Prorogation du décret de déclaration d'utilité publique

Par décret du 5 mai 2004, publié au JO du 7 mai, le décret d'utilité publique a été prorogé jusqu'au 6 mai 2012.

Cela lui permettra en particulier de lancer des DUP locales visant à créer les nouvelles zones de dépôts indispensables à la réalisation du deuxième tube.

2) Intervention directe de l'État

Parallèlement et par mesure de précaution, par courrier du 24 juin 2003 le Directeur des Routes a demandé au Préfet de la Haute-Savoie, de procéder à l'achèvement des acquisitions foncières nécessaires à la construction du projet d'autoroute A 41, avant l'expiration du délai de validité du décret de déclaration d'utilité publique le 5 mai 2005.

Il demande, en outre, au Préfet de lui faire parvenir dans les meilleurs délais une estimation précise du coût des acquisitions restant à réaliser. Le financement de ces acquisitions sera assuré sur le reliquat des autorisations de programme mises en place antérieurement pour cette opération sur le chapitre 53-47 article 30

D) Coût des acquisitions

1) Acquisitions réalisées par l'Etat

Bien que l'évaluation du coût de celles-ci n'entre pas explicitement dans le cadre de la présente mission, il paraît intéressant d'en préciser le montant puisque le futur concessionnaire devra le rembourser à l'État à moins que ce montant ne vienne en déduction de la subvention publique.

Deux autorisations de programme, l'une de 2 790 000 F (425 332,76 €), l'autre de 12 550 000 F (1 913 235,17 €) ont été ouvertes à la DDE, respectivement en 1997 et en 1999. Cette dernière l'a été afin de permettre aux services de l'Etat de poursuivre les acquisitions foncières après l'interruption du projet.

La première AP et les CP correspondants ont été utilisés en quasi-totalité (2 722 843,13 F soit 415 094,76 €) pour couvrir un titre de recette émis par la direction des Services Fiscaux. La deuxième AP a été engagée à hauteur de 3 905 000 F (595 313,42 €) pour la passation d'une convention avec le Conseil Général, afin d'assurer les opérations de remembrement. A ce jour, seuls ont été mandatés 363 396,37 F (55 399,42 €) correspondants aux dépenses réalisées par le Conseil Général.

Au total, les deux AP affectées représentent 15 340 000 F (2 338 567,93 €) sur lesquels 6 695 000 F (1 020 646,18 €) ont été engagés et 3 153 396,39 F (480 732,18 €) mandatés. Le solde, disponible pour des acquisitions futures, est donc de 8 645 000 F (1 317 921 €).

Ce reliquat est insuffisant pour couvrir les acquisitions restant à réaliser. En effet, l'ATMB estimait celles-ci à environ 9,1 MF (environ 1,4 M€) en 2000. Cette estimation est à réévaluer pour tenir compte de l'évolution du marché immobilier en Haute-Savoie et de la nécessité de rechercher des zones de dépôts complémentaires liées à la réalisation immédiate du deuxième tube du tunnel.

Le montant exact des acquisitions financées par l'Etat ne sera connu qu'après leur réalisation mais il devrait être de l'ordre de **3 800 000 €**, la DUP étant prorogée les acquisitions complémentaires peuvent également être réalisées par le futur concessionnaire.

2) Acquisitions réalisées par la société ATMB

Le montant du marché, y compris l'avenant n°1, passé avec l'opérateur foncier, constitué par le groupement SED 74 et SCET est de **795 674,82 €TTC**. Ce montant aurait pu être inclus dans l'assistance au maître d'ouvrage mais il a paru plus logique de l'intégrer dans le présent chapitre.

De même, il semble logique d'intégrer le coût de la pré-étude d'aménagement foncier dans le présent chapitre. Cette étude, réalisée par la Chambre d'Agriculture de la Haute-Savoie, a coûté **102 957,97 €**

Le bilan financier des acquisitions proprement dites au 30 avril 2003, par commune, a été fait par la SED. Ce bilan fait ressortir les dépenses suivantes arrondies au franc et à l'euro près :

	Montant en Francs	Montant en Euros
Acquisitions	54 020 892	8 235 431
Conventions	30 718 372	4 682 985
Frais d'acte	2 057 204	313 618
Frais de géomètres	977 557	149 027
Frais divers	604 075	92 090
Total	88 378 100	13 473 151

Il faut rajouter à ces chiffres les factures diverses non comptabilisées dans les états de la SED 74 et payées directement par l'ATMB soit **255 174,91 €**

Il faut enfin tenir compte des indemnités à verser dans le cadre de l'expropriation Nicollin estimées à **165 000 €**

Le montant de ces dépenses ne paraît pas contestable. Nous n'avons pas pu matériellement vérifier de manière exhaustive tous les actes mais nous avons regardé plus en détail le montant correspondant aux conventions. En effet, lorsque on l'examine il apparaît que le coût des dégâts de sondages atteint au total 183 075,27 € Ce montant paraît élevé par rapport à la taille du projet même si les ouvrages d'art non courants sont très nombreux.

Un examen des barèmes du CETE DE LYON pour indemnisation de dommages aux cultures et clôtures confirme cette impression. Toutefois, il ne nous semble pas possible de fixer une estimation plus réaliste. Il est probable, en fait, que ces indemnités ont été majorées volontairement pour faciliter et accélérer les accords amiables du fait de l'urgence attachée à la réalisation du projet. Les dépenses ayant réellement été faites par l'ATMB, il paraît réaliste de les inclure dans le montant des acquisitions foncières qui sera mis à la charge du futur concessionnaire.

E) Occupations temporaires

Pour les occupations temporaires, les dépenses faites jusqu'au 30 avril 2003 atteignent **744 780 €** Ces dépenses correspondent effectivement aux terrains occupés avant 1998 et que la société ATMB a dû conserver après cette date parce qu'ils étaient utilisés. Pour les terrains non physiquement utilisés par les dépôts de matériaux et les pistes d'accès aux ouvrages, les conventions ont été dénoncées.

Pour les terrains encore occupés, la SED 74 a également effectué un bilan détaillé, au 30 avril 2003 des dépenses prévisionnelles, pour les années 2004 et 2005.

Ce montant est de 54 665,52 € pour 2004 et 2005 (soit **109 331,04 €** au total) sachant que les montants dus au titre de l'année 2003 ont été réglés en quasi-totalité. Au delà de 2005, on peut penser que le concessionnaire sera désigné et qu'il prendra en charge directement les redevances d'occupations temporaires.

F) Conclusion

Toutes les dépenses effectuées, en matière d'acquisitions foncières, tant directement par l'Etat que par l'ATMB nous paraissent devoir être mises à la charge du futur concessionnaire. Les terrains qui ne seraient pas réutilisables, du fait d'une modification du projet, auront à être rétrocédés par celui-ci.

Les dépenses réelles faites par l'Etat ne seront précisément connues qu'à l'issue des procédures d'acquisitions. Celles réalisées par l'ATMB comprennent :

- | | |
|---|--------------|
| • la pré-étude d'aménagement foncier | 102 958 € |
| • le marché passé avec la SED 74 et la SCET | 1 029 961 € |
| • les factures diverses payées directement par l'ATMB | 255 175 € |
| • les indemnités à verser dans le cadre de l'expropriation Nicollin | 165 000 € |
| • les dépenses d'acquisitions foncières proprement dites | 13 473 151 € |
| • les frais d'occupations temporaires jusqu'à la fin 2003 | 744 780 € |
| • les frais d'occupations temporaires pour 2004 et 2005 | 109 331 € |

Le coût total des acquisitions financées par l'ATMB est donc de **15 880 356 € TTC**.

VII) Travaux réalisés

Conformément aux courriers du Ministre de l'Equipement du 7 août 1996 et du 29 avril 1997 la société ATMB a engagé les travaux préparatoires en vue de la réalisation rapide de l'autoroute. Les travaux engagés, jusqu'à l'interruption de la procédure de concession, peuvent être classés en trois catégories : les travaux de reconnaissance, les pistes d'accès et enfin les travaux qui peuvent être considérés comme définitifs.

La visite effectuée sur le terrain le 26 mars 2003 a permis de s'assurer de la réalité des travaux annoncés par la société ATMB.

A) Travaux de reconnaissance et travaux préparatoires

Les reconnaissances géotechniques effectuées pour le tunnel, les ouvrages d'art et les terrassements ont été incluses dans le chapitre concernant les études. Les autres travaux de reconnaissance sont décrits ci-après :

- déblai expérimental du Noiret. Les travaux ont consisté en des tirs d'essai afin de déterminer les risques d'ébranlement des maisons riveraines. Compte tenu de l'importance de la tranchée couverte du Noiret et de la proximité de nombreuses maisons d'habitation, la réalisation de ces tirs paraît justifiée.

Ils ont été réalisés par le groupement E JL Sud-Est – carrières Claraz. Leur coût a été de **78 550,67 € TTC**.

- fouilles archéologiques. Conformément à la règle, il était naturel de réaliser ces fouilles, avant le démarrage des travaux de réalisation de l'autoroute.

Elles ont été confiées à l' AFAN de Lyon pour un montant de **179 591,30 €**

- galerie de reconnaissance du tunnel. Cette galerie de 400 mètres de longueur n'a pu être visitée car, pour des raisons de sécurité, elle a été obturée par une grille métallique. Cette galerie de reconnaissance est, elle aussi justifiée.

Initialement elle devait avoir une longueur de 1100 m. Elle a en fait été limitée à 430 m au moment de la mise au point du projet du tunnel.

La galerie de reconnaissance a été réalisée par l'entreprise SOTRABAS pour un montant de **2 015 179,43 € TTC** .

Les informations recueillies seront bien entendu réutilisables par le futur concessionnaire.

- déplacement des réseaux. Il s'agit aussi de travaux à réaliser obligatoirement avant les travaux principaux. Un tableau récapitulatif de ces travaux ainsi que le montant de chaque convention est joint en annexe 3.

Le coût total de ces conventions est le suivant:

- conventions EDF-GDF	713 366,88 € TTC
- conventions France Télécom	170 955,21 € TTC
- conventions diverses	892 869,15 € TTC

- instrumentation de la galerie de reconnaissance. Il s'agit de l'équipement de la galerie de reconnaissance afin d'y effectuer des mesures et des contrôles. Ces travaux réalisés par EN OMFRA ont coûté **274 099,33 €**

B) Aménagement des pistes d'accès

Dans le cadre des travaux préparatoires trois types de pistes de chantier ont été réalisées :

- les pistes d'accès aux culées de trois viaducs,
- une piste d'accès à une zone de dépôt future pour les excédents de déblais impossible à réutiliser sur le chantier,
- les deux pistes d'accès aux têtes Nord et Sud du tunnel du Mont-Sion

La réalisation anticipée de ces pistes présentait les avantages suivants :

- gagner du temps sur la durée globale des travaux,
- réaliser les travaux avec un souci de qualité dans un contexte souvent difficile,
- permettre de négocier avec les collectivités locales,
- répondre à la demande des entreprises locales dans l'impossibilité de réaliser les gros chantiers autoroutiers.

Elle paraît donc totalement justifiée. Néanmoins, la visite sur le terrain a montré que ces pistes n'avaient pas toujours été réalisées avec un souci d'économie.

Les raisons invoquées par les responsables techniques de la société sont essentiellement liées à la sécurité (dispositions imposées par le coordonnateur SPS, travaux hydrauliques pour la protection de lieux habités, largeur des plateformes permettant un croisement facile des engins de chantier)

Ces motivations liées à la sécurité peuvent être admises et on peut considérer que les travaux réalisés sont justifiés.

1) Piste d'accès au viaduc de Saint-Martin et au dépôt des Combes

Le viaduc de Saint-Martin se situe au PK 12.250. Il franchit le Nant de Saint-Martin à une hauteur de 70 m et a une portée totale de 262 m. Les travaux ont consisté à réaliser :

- les pistes d'accès au viaduc,
- la piste d'accès au dépôt des Combes,
- le rechargement du chemin rural du calvaire,
- l'élargissement de la RD 27 au débouché du chemin rural,
- les terrassements des plates formes d'installations de chantier et de lancement du viaduc.

Le coût total de ces travaux réalisés par l'entreprise BIANCO est de **6 430 646,30 F TTC (soit 980 345,72 €)**. Ils sont entièrement réutilisables par le futur concessionnaire à moins d'une modification du projet dans le secteur.

2) Piste d'accès au viaduc de Peisse-Vieille

Le viaduc de Peisse-Vieille se situe au PK 13.500. Il franchit le Nant de Peisse-Vieille à une hauteur de 40 m avec une portée de 212 m. Les travaux ont consisté en la réalisation:

- des pistes d'accès Nord et Sud du viaduc,
- des terrassements des plates formes d'installation de chantier et de lancement du viaduc.

Le coût total de ces travaux réalisés par l'entreprise GUINTOLI-GTS est de **7 695 959 F TTC (soit 1 173 226 € TTC)**. Ils sont entièrement réutilisables par le futur concessionnaire, à moins d'une modification du projet dans le secteur.

3) Piste d'accès à la tête Sud du tunnel

La piste d'accès à la tête Sud du tunnel du Mont-Sion a été construite afin de pouvoir accéder rapidement au front d'attaque. Les travaux ont consisté en la réalisation :

- de la piste d'accès proprement dite,
- de la déviation autour du passage inférieur du chemin d'exploitation,
- du prolongement de l'ouvrage hydraulique de la Férande,
- de l'assainissement pluvial,
- de la déviation de la voie communale n° 10 à l'extérieur des emprises.

Le coût total de ces travaux réalisés par le groupement d'entreprise SCREG - NAVET est de **13 956 525 F TTC (soit 2 127 658 € TTC)**. Ils sont entièrement réutilisables par le futur concessionnaire sauf, hypothèse très improbable, s'il proposait de modifier l'emplacement du tunnel.

4) Piste d'accès à la tête Nord du tunnel

La piste d'accès à la tête Nord du tunnel du Mont-Sion a été construite afin de pouvoir accéder rapidement au front d'attaque. Les travaux ont consisté en la réalisation :

- de la piste d'accès proprement dite,

- de la déviation autour du chantier de la tête Nord, en direction du centre de Présilly,
- des travaux préparatoires à la construction du passage inférieur sous la RN 201,
- d'une partie des bretelles d'accès à l'échangeur de la RN 201,
- d'un ouvrage hydraulique sur le Nant de la Folle,
- de l'assainissement pluvial,
- de l'élargissement de la voie communale n 11 pour y permettre le passage des transports scolaires.

Le coût total de ces travaux réalisés par le groupement d'entreprise SOCCO - Jean LEFEBVRE est de **12 267 983 F TTC (soit 1 870 242 €TTC)**. Ils sont entièrement réutilisables par le futur concessionnaire sauf, hypothèse très improbable, s'il proposait de modifier l'emplacement du tunnel.

5) Piste d'accès au viaduc du Nant de la Folle

Le viaduc du Nant de la Folle se situe au PK 4.700. Il franchit le Nant de la Folle à une hauteur de 35 m avec une portée totale de 264 m. Les travaux ont consisté à réaliser :

- la piste d'accès au viaduc,
- le rechargement du chemin rural des Eplanes,
- l'aménagement de la rue du stade,
- les terrassements des plates formes d'installations de chantier et de lancement du viaduc .

Le coût total de ces travaux réalisés par l'entreprise BIANCO & Cie est de **1 583 017 €TTC**. Ils sont entièrement réutilisables par le futur concessionnaire à moins d'une modification du projet dans le secteur.

C) Travaux définitifs

1) Têtes de tunnel

Des pistes revêtues ont été construites pour accéder aux deux têtes de tunnel. Elles seront conservées pour des raisons d'exploitation après mise en service de l'autoroute. Les têtes de tunnel ont connu, par anticipation, un début de réalisation pour permettre rapidement et le cas échéant, le démarrage des travaux avec un tunnelier.

Le dossier de consultation des entreprises avait prévu le découpage des travaux en trois tranches dont deux conditionnelles. Seules la tranche ferme et la tranche conditionnelle n°1 ont été réalisées. Elles comportent :

- la réalisation des parois moulées,
- le recépage et les poutres de solidarisation,
- les tirants d'ancrage,
- le terrassement des plates-formes d'accès,
- l'assainissement des plates-formes et le relevage des eaux pour la tête Nord,
- les VRD dans la zone du chantier.

Les travaux ont été confiés, après appel d'offres au groupement SOLETANCHE – SOCCO. Le montant total des travaux est de **8 843 925 €TTC** .

Les têtes de tunnel ont été réalisées pour le tube Ouest bidirectionnel mais elles seront réutilisables, en quasi-totalité dans la nouvelle configuration à deux tubes.

2) Protection de la source de la Douai

Les travaux réalisés ont consisté à poser une canalisation de secours pour remplacer temporairement la source de la Douai en cas de pollution accidentelle de celle-ci pendant les travaux et après la mise en service de l'autoroute. Cette protection découle directement des engagements de l'Etat.

Les travaux réalisés en liaison avec le District Rural de Cruseilles ont coûté **846 036,58 €TTC**

3) Aménagement d'un carrefour sur la commune de Présilly

L'aménagement de la piste d'accès à la tête Nord du tunnel a entraîné la modification des circuits de ramassage scolaire sur la commune de Présilly. Cette modification a conduit à aménager le carrefour VC 10 / VC 12 pour permettre le passage des autocars. Les travaux correspondant ont coûté **83 846,96 €**

4) Ouvrage hydraulique de la Férande

Il s'agit d'un ouvrage hydraulique qui a été réalisé sous la plates-formes de la tête Sud du tunnel pour permettre le passage du ruisseau de la Férande. Cet ouvrage réalisé par l'entreprise SOCCO a coûté **160 761,47 €** Il est bien entendu réutilisable par le futur concessionnaire.

D) Travaux de mise en sécurité

Après l'ajournement de la concession et l'arrêt des travaux, l'ATMB a dû faire procéder à des travaux de mise en sécurité du chantier afin d'éviter tout accident pour les populations riveraines. Ces travaux ont consisté essentiellement en la pose de clôtures et de portails. Ces travaux confiés au groupement BIANCO – BENEDETTI - SOCCO ont coûté **719 295,04 €**

Leur utilité est incontestable.

E) Travaux divers réglés sur factures

En plus des travaux réalisés sur marchés, de nombreux paiements ont été faits sur factures pour des interventions de montants limités ne nécessitant pas la passation de marchés. La liste de ces factures, fournie par l'ATMB, semble correspondre à des travaux réellement effectués et susceptibles d'être pris en charge par le futur concessionnaire dans la mesure où ils concourent à la réalisation de l'autoroute. Dans la comptabilité de la société, ces dépenses sont classées en six catégories :

• dégagement des emprises	314 526,06 €
• évacuation des eaux et assainissement	22 991,43 €
• ouvrages de lutte contre la pollution	- 1406,50 € ⁽¹⁾
• tunnel sans équipement	277 493,24 €
• chaussées	2 013,33 €
• VRD et divers	25 607,30 €
• plantations et aménagement paysager	93 046,84 €

(1) Cette valeur négative résulte d'une erreur d'imputation comptable

- clôtures de protection 765,44 €
- signalisation verticale 2 636,46 €
- bâtiments lourds et définitifs 917,43 €
- aménagement, équipement et installation 4 596,34 €

Soit un montant total de travaux payés sur factures de **743 186,37 €**

F) Récapitulation du coût des travaux réalisés

Nature des travaux	Coût des travaux (en Euros)
Déblai expérimental du Noiret	78 550
Fouilles archéologiques	179 591
Galerie de reconnaissance	2 015 179
Conventions EDF-GDF	713 367
Conventions France Télécom	170 955
Conventions diverses	892 869
Instrumentation de la galerie de reconnaissance	274 099
Accès au viaduc de Saint-Martin	980 346
Accès au viaduc de Peisse-Vieille	1 173 226
Accès à la tête Nord du tunnel	1 870 242
Accès à la tête Sud du tunnel	2 127 658
Accès au viaduc du Nant de la Folle	1 583 017
Têtes du tunnel	8 843 925
Protection de la source de la Douai	846 037
Aménagement du carrefour VC10/VC12	83 847
Ouvrage hydraulique de la Férande	160 761
Paiements sur factures	743 186
Total	22 736 856

Il convient, d'ajouter à ce chiffre les dépenses de mise en sécurité rappelées ci dessus, ce qui porte le montant total des travaux à **23 456 151 €**

VIII) Dépenses de fonctionnement de la société

En plus des dépenses directes pour la réalisation des études, des acquisitions foncières et des travaux préparatoires, l'ATMB a engagé des dépenses de fonctionnement liées à la maîtrise d'ouvrage (personnel, locaux, fonctionnement courant, frais de siège). Ces dépenses ne sont pas identifiées et individualisées en comptabilité sous ce titre. Cependant elles sont liées directement à l'autoroute A 41 et la société en demande le remboursement. Elle les a évaluées en prenant en compte les modalités suivantes.

En 1995, l'ATMB a créé une Direction de la Construction pour la prise en charge des opérations A 41 et A 400. A ce titre, 5 personnes ont été recrutées entre 1995 et 1996. De plus, 2 personnes salariées utilisées pour la gestion de l'Autoroute Blanche ont été mises à disposition de la Direction de la Construction. A cela s'ajoute une quote-part des charges de

personnel du siège. Ces charges étant réparties entre les activités d'exploitation et de construction, elles ont été affectées à 50% à la Direction de la Construction.

Le total des charges ainsi obtenu pour l'activité construction a ensuite été réparti sur les opérations A 41 et A 400 dont l'ATMB avait la charge à l'époque. Cette répartition s'est faite de la manière suivante :

- 64% / 36% pour l'année 1995 afin de tenir compte du démarrage plus tardif de l'A 400,
- 50% / 50% pour la période 1996 / 1^{er} semestre 1997 inclus,
- 80% / 20% pour le second semestre 1997 pour tenir compte de l'annulation de la DUP de l'A 400 intervenue en mars 1997,
- 100% pour l'A 41 en 1998 et 1999.

Cette répartition, de caractère forfaitaire, ne repose sur aucune preuve tangible. Sur la base de ces hypothèses l'ATMB estime que les frais de fonctionnement sont de 4,045 M€ qui se répartissent ainsi :

• Année 1995	270 060,82 €
• Année 1996	890 849,55 €
• Année 1997	873 462,68 €
• Année 1998	1 660 334,68 €
• Année 1999	349 822,10 €

Nous ne nous prononçons pas sur l'opportunité d'indemniser ce type de dépense , opportunité qui relève de l'appréciation de la Direction des Routes.

IX) Dépenses continuant à courir

A) Coûts d'entretien, de fonctionnement et de surveillance des ouvrages réalisés

Ces dépenses concernent principalement les dépenses de fonctionnement de la station de pompage des eaux de la galerie de reconnaissance, installée à proximité de la tête Nord du tunnel.

Elles concernent, également, les tournées d'inspection et les éventuels travaux d'entretien à effectuer sur les pistes de chantier. Un agent de la société ATMB y est affecté à temps partiel.

La société évalue le coût annuel de ces dépenses à environ 60 000 € Ce chiffre paraît réaliste et au total, sur la période 1998 - 2005, il représente donc environ 480 000 €

B) Indemnités pour occupations temporaires

Comme cela a été indiqué au chapitre des acquisitions foncières, les indemnités pour occupation temporaire représentent annuellement environ 55 000 €

C) Frais financiers

Ils n'ont pas été calculés au cours de la présente mission, leur évaluation étant du ressort de la Direction des Routes. Ils pourront l'être facilement au moment du règlement définitif, à partir des tableaux de l'ATMB donnant les dépenses mois par mois, depuis janvier 1996.

X) Récapitulation des dépenses

A) Etudes

	€TTC	Dont réutilisable €TTC	% réutilisable	% non réutilisable
APS	541 326,43	541 326,43	100	0,00
Marché SCETAUROUTE				
Au titre du contrat initial	13 221 825,15	10 673 828,27	81	2 547 996,88
Prestations complémentaires de MOE	2 933 716,85	2 446 488,12	83	487 228,74
Prestations géologiques	786 266,57	786 266,57	100	0,00
Indemnité d'ajournement	959 050,67	0,00	0	959 050,67
Indemnité de résiliation	894 145,91	0,00	0	894 145,91
total SCETAUROUTE	18 795 005,16	13 906 582,96	74	4 888 422,20
Autres études sur marchés ou sur factures	18 351 256,78	18 351 256,78	100	0,00
Total Etudes	37 687 588,37	32 799 166,17	87	4 888 422,20

B) Acquisitions foncières

	€TTC	Dont réutilisable €TTC	% réutilisable
Acquisitions	8 235 431,00	8 235 431,00	100
Conventions	4 682 985,00	4 682 985,00	100
Frais d'actes	313 618,00	313 618,00	100
Frais de géomètres	149 027,00	149 027,00	100
Frais divers	92 090,00	92 090,00	100
Occupations temporaires jusqu'en avril 2003	744 780,00	744 780,00	100
Pré-étude d'aménagement foncier	102 958,00	102 958,00	100
Marché passé avec la SED 74 et la SCET	1 029 961,00	1 029 961,00	100
Frais d'occupations temporaires pour 2004 et 2005	109 331,00	109 331,00	100
Expropriation NICOLLIN	165 000,00	165 000,00	100
Factures diverses payées directement par ATMB	255 175,00	255 175,00	100
Total AF	15 880 356,00	15 880 356,00	100

C) Travaux

	€TTC	Dont réutilisable €TTC	% réutilisable
Déblai expérimental du Noiret	78 550,00	78 550,00	100
Fouilles archéologiques	179 591,00	179 591,00	100
Galerie de reconnaissance	2 015 179,00	2 015 179,00	100
Conventions EDF-GDF	713 367,00	713 367,00	100
Conventions France Télécom	170 955,00	170 955,00	100
Conventions diverses	892 869,00	892 869,00	100
Instrumentation de la galerie de reconnaissance	274 099,00	274 099,00	100
Accès au viaduc de Saint-Martin	980 346,00	980 346,00	100
Accès au viaduc de Peisse-Vieille	1 173 226,00	1 173 226,00	100
Accès à la tête Nord du tunnel	1 870 242,00	1 870 242,00	100
Accès à la tête Sud du tunnel	2 127 658,00	2 127 658,00	100
Accès au viaduc du Nant de la Folle	1 583 017,00	1 583 017,00	100
Têtes du tunnel	8 843 925,00	8 843 925,00	100
Protection de la source de la Douai	846 037,00	846 037,00	100
Aménagement du carrefour VC10/VC12	83 847,00	83 847,00	100
Ouvrage hydraulique de la Férande	160 761,00	160 761,00	100
Païement sur factures	743 186,00	743 186,00	100
Total Travaux	22 736 855	22 736 855,00	100

MONTANT TOTAL	76 304 799	71 416 377	94
----------------------	-------------------	-------------------	-----------

XI) Conclusion

La société ATMB nous apparaît comme ayant conduit ce grand projet avec professionnalisme et, si l'on considère les conditions d'exercice de sa mission, à cette époque caractérisée par le souci de mettre en service cette autoroute dans les meilleurs délais et par les facilités procurées par le système financier de l'adossement, il y a lieu, à notre sens, de lui donner globalement un satisfecit par rapport à l'attente de la Direction des Routes exprimée le 6 février 1996, lui demandant « une grande rigueur dans l'utilisation des ressources et donc dans la conception des projets »

Il reste que les évènements quelque peu aléatoires qui ont marqué la vie de cette opération sont à l'origine d'investissements en étude non réutilisables par le futur concessionnaire pour un montant de 4 888 422 €TTC, la partie réutilisable étant évaluée provisoirement aux montants arrondis suivants (en M€TTC, hors actualisation financière) :

Études :	32, 799 M€TTC
Acquisitions foncières	15, 880 M€TTC
Travaux :	22, 736 M€TTC.

Telles sont les conclusions auxquelles notre mission nous a conduits.

XII) ANNEXES

Lettre de Mission

Liste des études

Liste des conventions

Lettre de Mission



la Défense, le 24 FEV. 2003

NOTE
à l'attention de

Monsieur Paul MADIER de CHAMPVERMEIL,
Monsieur Michel BEAUBAT,
ingénieurs généraux des ponts et chaussées

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



Conseil Général des
Ponts et Chaussées
6^{ème} Section
Le Secrétaire Général

Affaire n° 2003-0033-01

Par note du 3 février 2003, le directeur des routes a demandé au conseil général des ponts et chaussées de diligenter une **mission d'expertise des études et travaux réalisés par la société ATMB pour la mise en concession de l'autoroute A 41.**

Je vous confie cette mission qui est enregistrée sous le n° 2003-0033-01 dans le système de gestion des affaires du CGPC.

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

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande d'adresser votre rapport de fin de mission au président de la 4^{ème} section et de m'en faire parvenir simultanément un exemplaire, aux fins de transmission au directeur des routes par le vice-président du CGPC.



Dominique CYROT

Copies : *M. le président de la 4ème section*
M. le secrétaire de la 4ème section
M. le président de la 3ème section
M. le secrétaire de la 3ème section
M. le coordonnateur du collège routes
M. le coordonnateur de la MIGT 10

Tour Pascal B
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 68 23
télécopie :
01 40 81 23 24
mél. cgpc-sg
@equipement.gouv.fr

2 0 0 3 - 0 0 3 3 - 0 1



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



direction
des routes
sous-direction des
autoroutes et ouvrages
concedés

note à l'attention de

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

la Défense, le - 3 FEV. 2003

objet : Projet d'autoroute A 41 Saint-Julien-en-Genevois - Villy-le Pelloux.

Le projet d'autoroute A 41 Saint-Julien-en-Genevois - Villy-le-Pelloux, a été déclaré d'utilité publique le 3 mai 1995.

En 1995, la section d'autoroute A 41 a fait l'objet d'une mise en concurrence aux niveaux européen et national par publication d'avis. Suite à cette consultation, la concession de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A 41 Saint-Julien-en-Genevois - Villy-le-Pelloux a été attribuée le 4 mai 1995 à la société des autoroutes et tunnel du mont Blanc (ATMB).

Pendant la phase de négociations et en l'attente de la signature de l'avenant devant intégrer cette section de l'autoroute A 41 au contrat de concession de la société ATMB, cette société a été autorisée à procéder aux acquisitions foncières amiables et à effectuer les études et travaux préparatoires de l'autoroute respectivement par lettres ministérielles du 11 mars 1996 et du 29 avril 1997.

Toutefois en 1998, pour respecter pleinement les obligations de mise en publicité et de mise en concurrence imposées par les textes communautaires et nationaux, le Gouvernement a souhaité réexaminer la validité des modalités d'attribution des concessions d'autoroutes par le système de l'adossement.

Aussi, par lettre du 28 mai 1998, le ministre de l'équipement a demandé à la société ATMB de suspendre les travaux de l'A 41, dans l'attente de l'approbation de l'avenant.

A la suite de l'avis donné par le Conseil d'Etat, en septembre 1999, qui a confirmé que la pratique suivie en matière de concession autoroutière, consistant à adosser le financement des nouvelles autoroutes sur les plus anciennes, était de nature à rompre l'égalité de traitement entre les candidats à des concessions autoroutières, il n'a pas été juridiquement possible de confier la concession de l'autoroute A 41 à ATMB. Dans ces conditions, l'attribution de la concession de l'A 41 à la société ATMB a été déclarée caduque par lettre du ministre de l'équipement du 9 mai 2000 au président de cette société.

Arche Sud
12055 La Défense cedex
téléphone :
11 40 81 12 58
télécopie :
11 40 81 12 59
n° : ARFLDR
equipement.gouv.fr

Cependant, au moment de l'arrêt des travaux en 1998, la majeure partie des études, procédures, acquisitions foncières, travaux préparatoires (pistes de chantier, galerie de reconnaissance et têtes de tunnel, déplacements de réseaux, etc...) et appels d'offres avaient été réalisés par la société ATMB.

Le ministre de l'équipement a décidé de relancer la procédure de mise en concession de l'autoroute A 41. Dans ce cadre, il convient que les études, les travaux préparatoires et les acquisitions foncières réalisés par la société ATMB fassent l'objet d'une expertise afin :

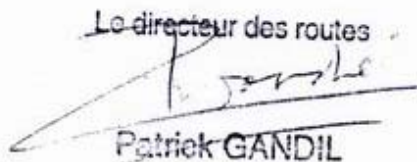
- de déterminer précisément les études qui seront mises à disposition des candidats admis à présenter une offre ;
- de déterminer la nature des travaux réutilisables par le futur concessionnaire et dont les candidats admis à présenter une offre seront informés.

Il convient également d'expertiser les dépenses exposées par la société ATMB et en particulier d'apprécier, tant leur bien fondé, au regard des demandes que l'Etat avait faites à cette société dans le cadre de la première procédure de mise en concession, que leur montant.

Cette expertise déterminera notamment le montant précis correspondant aux études, travaux préparatoires et acquisitions foncières qui seront réutilisables par le futur concessionnaire.

A cette fin, je vous serais reconnaissant de bien vouloir mandater une mission du Conseil général des ponts et chaussées afin de conduire cette expertise dans le meilleur délai possible. Cette mission pourra en tant que de besoin se rapprocher du CETE de Lyon qui a mené les études techniques sur le projet.

Je vous informe qu'en tout état de cause, dans le cadre du calendrier prévisionnel actuel, les candidats admis à présenter une offre devraient pouvoir disposer, avant fin juin 2003, des études réalisées par la société ATMB et connaître la nature des travaux susceptibles d'être réutilisés.

Le directeur des routes

Patrick GANDIL

Liste des études

A - AVANT PROJET AUTOROUTIER

1 – Avant Projet Géométrie

a) Section courante

Avant Projet GEOMETRIE

APG Plans au 1/1000^e (1 à 11 planches)

PREMIER TRACE DE REFERENCE

APA

- Approbation de L'APA sous-dossier géométrique – rapport contrôle extérieur
- ZONE DE PRESILLY (PK 4.00 à PK 6.00)
 - Etude comparative des variantes P et B
- COMMUNE DE CRUSEILLES
 - Variante du tracé Noiret
- Reprise de profil en long dans la zone du viaduc des USSES jusqu'à la bifurcation de Villy Le Pelloux
- PREMIER TRACE DE REFERENCE
 - Réponse aux observations du Maître d'Ouvrage
 - Analyse des distances de visibilité
- DOSSIER DE VALIDATION DE LA GEOMETRIE DE L'A41
- Sous dossier géométrie

b) Bifurcations – Echangeurs – Diffuseurs

Avant Projet GEOMETRIE

COMMUNE DE VILLY-LE-PELLOUX

- Etude de principe de la bifurcation A41 / A410

APG de la Bifurcation de VILLY LE PELLOUX

- Bifurcation de VILLY LE PELLOUX : perception sur la signalisation verticale sens Sud-Nord

APA

ECHANGEUR DE ST JULIEN A40 - A41

- Etude de faisabilité

DIFFUSEUR A41 – RN201 A COPPONEX

- Bretelles de liaison A41 – RN201
- Solution géométrique
- Solution 2 sans péage : étude géométrique
- Visualisation par images de synthèse

AIRE DU PONT DE LA CAILLE

- Etude de variante
- Etude de tracé

Bifurcation de Villy Le Pelloux

- Etude
- Gare de Villy

RETABLISSEMENT AUTOROUTIER

GARE D'ALLONZIER LA CAILLE – VILLY LE PELLOUX

- Etude de visibilité
- Etude de dénivellation du diffuseur A41 / RN 201

COPPONEX

- Bretelles de liaison
- étude géométrique – variantes 3 – 4 – 5
- variantes des Conseils Généraux 1 et 2
- étude géométrique avec merlon anti-bruit (propriété Coutin) variante 1 et 2
- carrefour giratoire et aménagements complémentaires
- giratoire sur la RN 201 à Copponex : étude géométrique
- Rétablissement de la RN201
 - o Dossier d'exploitation sous chantier
 - o Projet RN

c) Rétablissements

APA

- Etudes de principe : Routes départementales

Commune de NEYDENS

Commune de PRESILLY

Commune de COPPONEX

Commune de CRUSEILLES

Commune de VILLY-LE-PELLOUX

- Franchissements de la RN 201 – Etude géométrique préliminaire – communes de :

- o Neydens
- o Presilly
- o Copponex
- o Cruseilles
- o Villy Le Pelloux
- o St Martin Bellevue

- Plans généraux

COMMUNE DE NEYDENS

- voie latérale sous mouvis
- rétablissement de la RN 201
- C.R. du Biolay variantes 1 et 2 : Etude géométrique

- Raccordement au nœud de St Julien incidence sur le PS de la RN 201

- O.A. 41 : VC 17 DE PERNIN A NEYDENS

- O.A. 17 : VC 7 Neydens : Traitement architectural

- PRESILLY Modification du profil en long de la RD 18

COMMUNE DE COPPONEX

- boviduc VC n°1 au PK 11.05
- route départementale 27

COMMUNE DE CRUSEILLES

- Rétablissement de la VC 5 - Etudes de principe
 - Sous le viaduc de Bougy
 - Sous le viaduc des Usses
- Rétablissement de la RN201 – RN227 – VC 13 au Noiret

Etude de variante : carrefour dénivelé RN 201 à Cruseilles

O.A. 126 : VC 2 de Cruseilles

COMMUNE DE VILLY-LE-PELLOUX

- Rétablissement de la VC3 : étude géométrique
- Route de liaison Villy-Le-Pelloux / Allonzier La Caille – sous le château
 - Solutions 1 à 3 : plans et profils en long
- Communes de Villy et d'Allonzier : voie de liaison – étude comparative R.D. et voie communale

2 – Avant Projet Terrassements couche de forme hydraulique

APA

- ETUDE HYDRAULIQUE GENERALE PHASE 2
- SYNOPTIQUE ASSAINISSEMENT
- Gestion des eaux – Nœud de St Julien / Nant de BERTOUX
- Etude Hydraulique du ruisseau de TERNIER
- Dépôt de la Tête Nord du Tunnel du Mont Sion
 - Dossier géotechnique
- Dépôt des Combes
 - Coupes des sondages – Résultats d'essais
 - Etude géotechnique – présentation des dispositions constructives
- Géotechnique – Terrassement – Déblai 10
- Terrassement et hydrogéologie du Déblai du Noiret
- SOUS-DOSSIER TERRASSEMENTS – COUCHE DE FORME - HYDRAULIQUE

DCE

TOARC CENTRE

- Situation des dépôts et installations de chantiers
- Aménagement dépôt des Combes

3 – Avant Projet chaussées

APA

- Etude technico-économique des chaussées

- Sous dossier CHAUSSEES

4 – Installations Fixes d'Exploitation

APA

DISPOSITIF DE PEAGE A VILLY LE PELLOUX

- Barrière de péage : étude de variante

5 – Aires Annexes

APA

AIRES DE REPOS DU PONT DE LA CAILLE

- Aires unilatérales
- Etudes de variantes

AIRE DU PONT DE LA CAILLE

- Propositions d'aménagement
- Etudes de variantes
- Etudes de tracé

PLAN SYNOPTIQUE DES AIRES

6 – A-P Environnement

Acoustique

- Etudes acoustiques Secteur de FOLLON
- Ecrans acoustiques de FOLLON-COPONNEX
- Etude acoustique relative à l'avant-projet autoroutier - Phase 2 : Détermination des points sensibles et pré dimensionnement des protections acoustiques
- ETUDE DE CADRAGE ENVIRONNEMENTAL ET PAYSAGER
- NOTICE ARCHITECTURALE – CHAMBRE VIBERT
- ETUDE FAUNE-FLORE
- Sous-dossier ENVIRONNEMENT

7 – Equipements de sécurité et d'exploitation

APESE

Dossier des accès de secours / service

SYNOPTIQUE DES EQUIPEMENTS

B - AVANT PROJET OUVRAGES D'ART

1 – Ouvrages courants

2 – Viaduc des Usse

Etudes préliminaires OA

Viaduc des USSES

Etude technique

Approche architecturale

APOA

Viaduc des USSES

- Cahier de sondage
- Etude géologique et géotechnique
- Pré dimensionnement des fondations
- Synthèse provisoire en vue de l'APOA
- Etudes techniques
- Approche architecturale
- Notes de calculs

Dossier d'approbation APOA du Viaduc des Usse

APA

FRANCHISSEMENT DES USSES

- Viaduc à tablier unique – tracé en courbe

Perspectives conducteur Viaduc des USSES

DCE

Viaduc des USSES

- variante Bouygues

3 – Viaduc de Pesse Vieille

Etudes préliminaires OA

Viaduc de PESSE VIEILLE

APOA

Viaducs de PESSE VIEILLE :

Note de calculs

Dossier d'approbation de l'APOA du Viaduc de Pesse Vieille

DCE

Viaduc de Pesse Vieille – Projet de marché

4 – Viaduc du Nant de St Martin

Etudes préliminaires OA

Viaduc du NANT ST MARTIN

APOA

Viaducs du Nant St Martin : Notes de calculs
Dossier d'approbation de l'APOA du Viaduc de St Martin

DCE

Viaduc du Nant St Martin– Marché 98015

5 – Viaduc du Nant de la Folle

Etudes préliminaires OA
Viaduc de la FOLLE

APOA

Viaduc du Nant de la folle : Notes de calculs
Dossier d'approbation de l'APOA du Viaduc de la Folle

DCE

Viaduc de Nant de la Folle – Marché 97031

6 – Tunnel du Mont Sion

Etudes préliminaires OA
Tunnel du MONT SION deux tubes
Tunnel du MONT SION Solution Phasée
Tunnel du MONT SION APS Comparaison Variante

APOA

Tunnel du Mont Sion : Géologie et géotechnique
Notes de calculs

DCE

Tunnel du Mont Sion
- galerie de reconnaissance
- mesures et essais
- travaux des têtes

Solution de base

- GENIE CIVIL Base
- Solution géologique complémentaire

7 – Murs de soutènement Troinex Malbuisson

Etudes préliminaires OA
Murs de soutènement de TROINEX et MALBUISSON
Présentation des études géotechniques en cours

APOA

Murs de soutènement TROINEX et MALBUISSON

- Dossier géotechnique
- Synthèse des études géologiques
- Eléments architecturaux
- Dimensionnement des ouvrages
- Plans des ouvrages
- Mémoires justificatifs
- Avant mètres
- Détails estimatifs

Dossier d'approbation de l'APOA de Murs Troinex - Malbuisson

APA

Zone de Troinex comparaison économique des murs entre tracé haut et tracé APS

SUIVI INCLINOMETRIQUE ET PIEZOMETRIQUE

- Rapport de synthèse

DCE

TROINEX ET MALBUISSON

- Instrumentation – Marché 95008
- Parois drainantes

8 – Tranché couverte du Noiret

a - APOA

Tranchée couverte du NOIRET

Dossier d'approbation de l'APOA

APA

ETUDE PREALABLE DE LA TRANCHEE COUVERTE DU NOIRET

ETUDES DE L'ALLONGEMENT DE LA TRANCHEE COUVERTE DU NOIRET

9 – Nœud de Saint Julien

APOA

Nœud autoroutier de St Julien

10 – Nœud de Villy le Pelloux

Etude d'une solution variante pour l'Ing Général Rouillé.

C – ETUDES DIVERSES

1 – Avant Projet Général

- Etude des liaisons St Julien / Annemasse
- Aires multiservices d'Uffin : Etudes de faisabilité

- ETUDES DE FAISABILITE : Pour une zone d'activités économiques sur la ZAD de Cervonnex Sud

ETUDE DE TRAFIC – COMPTAGES

2 – Emprunt et dépôts

APA

- Emprunt du Château
 - Dossier géotechnique
- Emprunt d'AVREGNY
 - Etude géotechnique première phase
- Etudes des zones de dépôts potentielles
 - Commune ANDILLY
 - St Julien en Genevois et FEIGERES
 - PRESILLY
- Etudes complémentaires des zones de dépôts
 - Nant de Feigères
 - Nant Trouble amont
 - Prise en compte des espaces boisés classés

- DOSSIER DE PROJET DE DEPOTS :
 - Tête Nord du Tunnel
 - Dépôts des Combes – Commune CRUSEILLES
 - Merlons acoustiques de Mouvis et Pré d'ATHENAY – NEYDENS
 - Dépôts des « Oucherets » : FEIGERES – Modelages de « Chez Coquet » - PRESILLY
 - Calvaire et Nant de St MARTIN
 - Nant de FEIGERES
 - Notre Dame de la Salette – FEIGERES et NEYDENS
 - Nant Trouble
 - Etude d'Impact pour le dépôt de l'Aranda : Etat Initial
- DEPOTS : AMENAGEMENTS PAYSAGERS
- DEPOTS : Solutions de replis en cas d'annulation des DUP des dépôts des Combes d'Andilly
- ZONES DE DEPOTS DE MATERIAUX
 - Compléments cartographiques
- DEPOT DU NANT DE LA FOLLE
 - Etude paysagère du Vallon du Creux
- Dépôts des matériaux excédentaires à l'intérieur de la bande DUP de l'A41

GRANULATS CHAUSSEES

- Recensement des carrières existantes

CENTRALES D'ENROBAGE

- Section Sud : Recensement des sites d'implantation envisageables – Analyse des impacts

3 – Desserte et organisation du chantier

- AIRE DE CONCASSAGE – AIRE D'ENROBAGE DES MATERIAUX

APA

APS – BATIMENT D'ACCUEIL DES VISITEURS A41 – CRUSEILLES

DEPOT DU NANT TROUBLE - Piste d'accès et voie communale

Dimensionnement des renforcements des chaussées voies d'accès aux chantiers

VOIRIE

COMMUNE DE BEAUMONT

- RN201 carrefour des EPLANES
- Aménagement d'un carrefour à feu
- Dossier AP RN 201 T.A.G. des Eplanes

CRUSEILLES Tourne à gauche sur RN 201 pour accès à la culée Nord du Viaduc des USSES.

COMMUNE D'ALLONZIER

- Rétablissement de la RN201
- Carrefour giratoire sur la RN 201

DCE

Piste d'accès au viaduc du Nant St Martin – Marché 97022

Piste d'accès au viaduc de Pesse Vieille – Marché 97028

Piste d'accès au viaduc du Nant de la Folle – Marché 97021

Piste d'accès tête Nord – Marché 96019

Piste d'accès tête Sud – Marché 97017

Piste d'accès à la culée Sud des Ussets

4 – Déplacements de réseaux

APA

Réseaux EXISTANTS

A41

D – PROCEDURES

DOSSIERS ADMINISTRATIFS

- Dossier d'enquête préalable

- A la section d'utilité publique
- A la mise en compatibilité des POS
- Instruction mixte à l'échelon centrale
- Prétude d'aménagement foncier
- Tranchée couverte du NOIRET : commission de sécurité
- Tunnel du Mont Sion solution phasée : commission de sécurité
- Dossier d'enquête préalable : zone des dépôts de matériaux
 - A la DUP des dépôts de matériaux de :
 - Le Vallon des Combes
 - Le Nant Trouble – Les creux
 - Moulin de Pomier et coteaux de Presilly
 - Le Nant de Feigères
 - A la mise en compatibilité des POS de :
 - Andilly
 - Presilly
 - Feigères
 - St Julien en Genevois

DUP – Zone de dépôt

- Arrêté préfectoral 97-747 du 27/11/97
 - Commune de PRESILLY
 - Zone de dépôt de matériaux – Le Moulin de POMIER
- Arrêté préfectoral 97-748 du 27/11/97
 - Commune de PRESILLY
 - Zone de dépôt de matériaux – Le coteau de PRESILLY
- Arrêté préfectoral 97-746 du 27/11/97
 - Commune d'Andilly – Dépôt Nant du Trouble
- Arrêté préfectoral 97-745 du 27/11/97
 - Commune de CRUSEILLES – Dépôt des Combes
- Arrêté préfectoral 98-129 du 19/03/98
 - Commune de FEIGERES – Dépôt Nant de la FOLLE

Demande d'autorisation de travaux divers

- PRESILLY Dépôt des coteaux de Presilly
- ANDILLY Dépôt du Nant Trouble
- PRESILLY Carrefour dénivelé sur la RN 201 à POMIER

- PRESILLY Dépôt de POMIER
- CRUSEILLES Dépôt des Combes

- Dossier de demande d'autorisation d'installation classée
 - Concassage, enrobage – Aire des ponts de la Caille

- Dossier de présentation à la Commission des sites pour l'aire des Ponts de la Caille

- Demande d'autorisation de coupe et d'abattage : Zone de dépôts de matériaux

Autorisation de pénétrer les propriétés privées

- Arrêté préfectoral 95-537
- Opérations de levées topographiques – géologiques – géotechniques et investigations archéologiques.

LOI SUR L'EAU

- Demande d'autorisation
 - Pour les dépôts Nant de la Folle – Nant Trouble et Ruisseau des MOULINS
- Dossier de police des eaux
 - Busages provisoires pour les pistes de chantier
 - Rejets d'eaux pluviales des aires de chantier des têtes de tunnel
 - Dérivation du fossé des MORSULES
- Dossier de police des eaux
 - Section courante – demande d'autorisation au titre de la loi de 1992
- Impact autoroutier sur les écoulements
 - cahier des ouvrages hydrauliques existants à l'aval du projet A41
 - état initial des berges des cours d'eau
- Etude hydraulique complémentaire
 - Ouvrage provisoire à mettre en place sous le dépôt du Nant de FOLLON

FONCIER DEFINITIF

Enquêtes Parcellaires

Commune de PRESILLY

- Aménagement du dépôt « de Pommier »
- Aménagement de la Section Courante et des Tréfonds
- Aménagement de la Tête du Tunnel Nord

Commune d'ANDILLY

- Acquisition des Tréfonds
- Aménagement du dépôt « du Nant du Trouble »
- Aménagement de la Tête du Tunnel Sud

Commune de ALLONZIER LA CAILLE

Communes de CRUSEILLES et ALLONZIER LA CAILLE

- Aménagement Viaduc des USSES

Commune de SAINT BLAISE

- Acquisition des Tréfonds

Aménagement de la section Courante

- Arrêté de cessibilité et fiches d'enquêtes parcellaires

Commune de COPPONEX

- Complément d'emprise : « Bassin du Follon, Aménagement du Nant de Follon, assainissement et merlon phonique »
- Aménagement du Viaduc du « Nant de Saint Martin »
- Bretelle de liaison A41 – RN 201
- Aménagement de la Section Courante
- Aménagement de la Section Courante (enquête complémentaire)

Commune de CRUSEILLES

- Acquisition des terrains
- Aménagement de la zone de dépôt « des Combes »
- Aménagement du viaduc du « Nant de Peisse Vieille »

Commune de NEYDENS

- Acquisition des terrains
- Aménagement du viaduc « du Nant de a Folie » + Commune de FEIGERES
- Arrêté de cessibilité
- Décharge

Commune de FEIGERE

- Acquisition des terrains

Commune de SAINT-JULIEN-EN-GENEVOIS

- Acquisition des terrains
 - Bassins d'assainissement
 - Dépôt du Nant de Feigères
- Arrêté de cessibilité
- Dépôt du CREUX

Commune de VILLY-LE –PELLOUX

- Aménagement de la Section courante
- Emprises complémentaires ; Ouvrages de la bifurcation A41-A410
- Arrêté de cessibilité

Commune de SAINT-MARTIN-BELLEVUE

- Aménagement de la Section Courante

Dossiers complémentaires d'Emprises

Commune de Cruseilles

- Bassin écreteur de Fechy
- Accès service Est à FECHY
- Accès service Ouest à FECHY
- Bassin de PESSE VIEILLE Sud
- Culée Nord de PESSE VIEILLE Bassin
- Bassin de Nant St Martin

Commune d'Allonzier la Caille

- Bassin décanteur du VERAN

Commune de COPPONEX

- Accès de secours ouest au sud du Tunnel du Mont Sion
- Accès secours Est Bassin de la Ferrande

Commune de PRESILLY

- RD 218 et VC 10

Commune de FEIGERES

- Bassin du Nant de la FOLLE

Commune de NEYDENS

- CR du Biolay
- CR du Plot

FONCIER PROVISOIRE

Occupation temporaire : Arrêté et dossier de demande

- Arrêté préfectoral 97-422 du 11/07/97 pour 5 ans
 - Commune de CRUSEILLESViaduc de PESSE VIEILLE inst chantier – dépôt – pistes
- Arrêté préfectoral 97-144 du 19/03 pour 5 ans
 - Commune de NEYDENSViaduc du NANT de la FOLLE inst. chantier – dépôt – pistes
- Arrêté préfectoral 97-141 du 18/03/97 pour 5 ans
 - Commune de FEIGERESViaduc du NANT de la FOLLE inst. Chantier – dépôt – pistes
- Arrêté préfectoral 97-102 du 20/02/97
 - Commune de PRESILLYViaduc du NANT de la FOLLE pistes sud et dépôts
- Arrêté préfectoral 96-725 du 13/12/96
 - Commune de PRESILLY carrefour POMIERTunnel du Mont Sion pistes accès Tête Nord
- Arrêté municipal du 27/03/97
 - Commune de PRESILLYArrêté pour la ZP PAUP et le boviduc
- Arrêté préfectoral 98-22 du 21/01/98
 - Commune d'ANDILLYPiste d'accès au dépôt du NANT TROUBLE
- Arrêté préfectoral 97-177 du 10/04/97

- Commune de NEYDENS
Déviation provisoire RN 210 et UC 7
Dépôt provisoire « MOUVIS », pour viaduc NANT de la FOLLE
- Arrêté préfectoral 97-666 du 27/10/97
 - Commune de COPPONEX
EPIS drainants de Malbuisson
- Arrêté préfectoral 98-113 du 12/03/98
 - Commune Allonzier la Caille
Viaduc des USSES inst. chantier et dépôt
- Arrêté préfectoral 97-792 du 9/12/97
 - Commune ALLONZIER LA CAILLE
Viaduc des USSES piste accès à la culée sud
- Arrêté préfectoral 98-114 du 12/03/98
 - Commune de CRUSEILLES
Piste accès à la culée nord – Viaduc des USSES
- Arrêté préfectoral 98-261 du 20/05/98
 - Commune de NEYDENS
Déviation provisoire de la bretelle de BARDONNEX de A40
- Arrêté préfectoral 96-574 du 08/10/96
 - Commune de COPPONEX et ANDILLY
Déviation du VC10 – élargissement et renforcement du chemin dit du remembrement inst. chantier et dépôt
- Arrêté préfectoral 97-273 du 14/05/97
 - Commune de COPPONEX
Viaduc de ST MARTIN Pistes et installations de dépôts
- Arrêté préfectoral 97-490 du 22/08/97
 - Commune de CRUSEILLES
Viaduc de St Martin – Pistes accès culée Sud – inst. Chantier dépôt
- Arrêté préfectoral 97-124 du 05/03/97
 - Commune de PRESILLY
Tunnel du Mont Sion Nord et inst. chantier

Dossier en cours d'élaboration – occupations temporaires

CRUSEILLES Emprises complémentaires pour parois drainante

COPPONEX Piste d'accès Nant du Trouble

CRUSEILLES Déviation provisoire RN 201 au Noiret Pistes Culée Nord des USSES
inst. chantier

ANDILLY	Aménagement tête tunnel sud
COPPONEX	Aménagement tête tunnel sud
BEAUMONT	Carrefour des Eplanes
PRESILLY	PS de la VC 10 et des RD 18 et 218

E – ETUDES RESTANTS A EXECUTER-

1 – Etudes générales de type APA :

- APSM de la bifurcation de Villy Le Pelloux (Approbation)
- Avant Projet Autoroutier de la bifurcation de Villy Le Pelloux sauf APGéométrie réalisé à la demande de l'Inspecteur Général Rouillé
- A.P.T.C.F.H dossier définitif à faire approuver
- AP.ESE. dossier à finir (50%)
- Dossier PRN du Giratoire Nord Ouest de Villy Le Pelloux

2 – Etudes détaillées

Projet au stade DCE :

- TOARC Centre
- TOARC Nord
- TOARC Sud
- Chaussées
- Carrefour sur RN 201 pour accès à la culée Nord des Ussets

3 – Etudes diverses

- Dépôts complémentaires du TOARC Nord (dans la bande des 300m)
 - Etude détaillée
 - Etude environnementale
- Etude de bruit à Villy Le Pelloux – St Martin
- Etude signalisation Matières Dangereuses
- Etude signalisation pour exploitation tube unique

4 – Procédures

- Demande d'exhaussement pour dépôt du Creux (Nant de la Folle)
- Dossier d'exploitation du chantier du Nœud de St Julien
- Dossier d'OT pour dépôts de secours
- Convention de rétablissement de voies avec les collectivités
- Convention avec les concessionnaires de réseaux

Liste des Conventions

CONVENTION EDF-GDF		Convention générale ATMB/EDF du 13/04/97 – Modifications de réseaux électriques		
NEYDENS	PK 1185	N°980002	Rétablissement de réseaux EDF au nœud de ST JULIEN	183 287.00 F HT
	PK 1735	N°970023	BTA alimentation en énergie clientèle	53 480.46 F HT
	PK 1890	N°980003	HTA	152 262.00 F HT Pas Réalisé
	PK 2160 +2335	N°970010	HTA Alimentation de MOUVY et alimentation de la station d'épuration	160 145.40 F HT
PRESILLY	PK 6800	N°970011	HTA Piste dépôt tête Nord Côté POMIER	17 308.62 F HT
	Dépôt POMIER	N°980005	HTA	209 941.00 F HT
	PK 6900	N°970012	HTA Piste accès tête Nord côté VC1	10 091.64 F HT
	PK 7900	N°970013	BT Piste accès tête Nord	23 152.77 F HT
ANDILLY	Tête Sud Tunnel	N°960021	HTA Tête Sud du Tunnel	365 738.00 F HT
	PK 9250	N°980011	HTA Piste d'accès au dépôt du Nant Trouble	39 688.00 F HT
COPPONEX	PK 10040	N°970024	HTA réalimentation des pistes de MALBUISSON et JUSSY	928 204.41 F HT
	PK 10670	N°970025	HTA Réalimentation du poste de COPPONEX	229 135.49 F HT
	PK 11110	N°980012	Déviations de la canalisation de gaz GROISY-ST JULIEN ϕ 200 Déviation de la canalisation gaz CRAN GEVRIER-VILLE LA GRAND	728 302.00 F HT
	PK 11470	N°970026	HTA réalimentation des pistes FOLLON et de MEZIER	494 687.02 F HT
	PK 11790 + 11791	N°980001	Rétablissement de réseau EDF au CR du Calvaire	166 753.00 F HT
	PK 12020	N°970030	HTA	270 176.00 F HT
CRUSEILLES	PK 13230-13150	N°980013	HTA	165 688.00 F HT Pas Réalisé
CONVENTION FRANCE TELECOM				
NEYDENS	PK 4300	N°970016	Zone d'installation de chantier Viaduc de la Folle	9 363.85 F HT
PRESILLY	PK 6700	N°970017	RN201 Pomier	11 063.00 F HT
	PK 6900	N°970018	Route d'accès au Tunnel	1 621.81 F HT
ANDILLY	PK 9260	N°970015	Piste d'accès dépôt Nant Trouble	61 411.00 F HT
	PK 9400	N°980009	Piste d'accès au dépôt Nant Trouble Profil 47 à 61	101 114.00 F HT Pas Réalisé
COPPONEX	PK 11101	N°970032	Fibre Optique RD27 CR du Calvaire accès Nord ST Martin	566 377.81 F HT
	PK 11820	N°970019	Rétablissement en souterrain de la ligne aérienne	270 811.21 F HT
CRUSEILLES	PK 12700	N°970033	Rehaussement de la ligne à la VC2	3 155.00 F HT
	PK 12600 et 14300	N°970014	Piste d'accès Nord et Sud au viaduc de Pesse Vieille	6 041.00 F HT
ALLONZIER LA CAILLE	PK 17350	N°980008	Piste d'accès Sud du Viaduc des Ussets	16 885.00 F HT Pas Réalisé
CONVENTIONS DIVERSES				
PRESILLY	Tête Nord du Tunnel	N°970001	Alimentation en eau potable	2 453 242.97 F HT
	Aménagt carrefour VC10/12	N°970002	Aménagement du réseau d'eau et du réservoir des Rappes	456 053.05 F HT
DISTRICT DE CRUSEILLES	Tête Sud Tunnel	N°960020	Alimentation en eau potable de la tête Sud	1 198 175.78 F HT
	Plan de secours de la Douai	N°970008	Alimentation en eau potable	4 601 990.00 F HT
ALLONZIER LA CAILLE	PK 17502	N°970034	Régie d'électricité de Seyssel	540 633.20 F HT
STE AFAN Assoc. fouilles		N°950012	Reconnaissance archéologique	1 028 038.90FHT
EDF		N°990001	EDF déplacement réseaux	109 649.00 F HT
DISTRICT DE CRUSEILLES		N°000002	Déplacement en eau potable	98 662.00 F HT

14/01/04

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